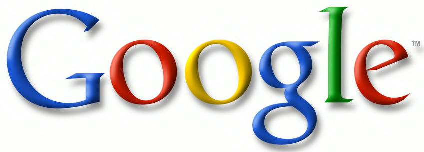
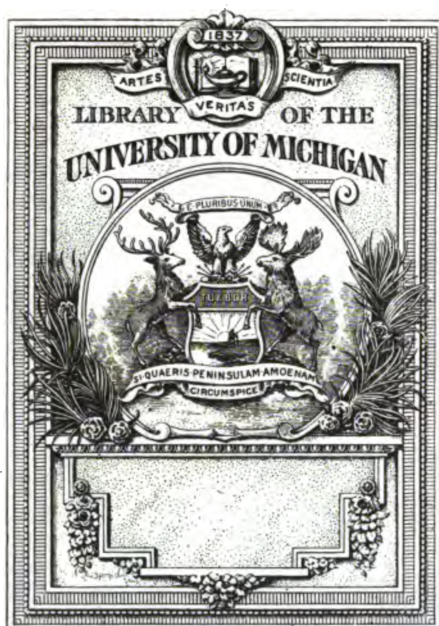

Google


1837
ARTES
SCIENTIA
VERITAS
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
E PLURIBUS UNUM
TUEBOR
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE

ANNALES

DES MINES

Les ANNALES DES MINES sont publiées sous les auspices de l'Administration des Mines et sous la direction d'une commission spéciale, nommée par le Ministre des travaux publics. Cette commission, dont font partie le directeur des routes, de la navigation et des mines et le directeur du personnel, du secrétariat et de la comptabilité, est composée ainsi qu'il suit :

L'Administration a réservé un certain nombre d'exemplaires des ANNALES DES MINES pour être envoyés, soit, à titre de don, aux principaux établissements nationaux et étrangers, consacrés aux sciences et à l'art des mines, soit, à titre d'échange, aux rédacteurs des ouvrages périodiques, français et étrangers, relatifs aux sciences et aux arts.

Les lettres et documents concernant les ANNALES DES MINES doivent être adressés, *sous le couvert de M. le Ministre des travaux publics*, à M. l'ingénieur en chef, secrétaire de la commission des ANNALES DES MINES.

Les auteurs reçoivent *gratis* 20 exemplaires de leurs articles.

Ils peuvent faire faire des tirages à part, à raison de 9 francs par feuille jusqu'à 50, 10 francs de 50 à 100, et 5 francs en plus pour chaque centaine ou fraction de centaine à partir de la seconde. — Le tirage à part des planches est payé sur mémoire, au prix de revient.

La publication des ANNALES DES MINES a lieu par livraisons, qui paraissent tous les deux mois.

Les six livraisons annuelles forment trois volumes, dont deux consacrés aux matières scientifiques et techniques, et un consacré aux actes administratifs et à la jurisprudence. Ils contiennent ensemble 90 feuilles d'impression et 24 planches gravées environ.

Le prix de l'abonnement est de 20 francs pour Paris, de 24 francs pour les départements et de 28 francs pour l'étranger.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

ANNALES
DES MINES

PARTIE ADMINISTRATIVE

OU

RECUEIL

DE LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

LES MINES, LES CARRIÈRES, LES SOURCES D'EAUX MINÉRALES,
LES APPAREILS A VAPEUR
ET L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER;

PUBLIÉE

SOUS L'AUTORISATION DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

HUITIÈME SÉRIE.

TOME IV.

PARIS

Vve CH. DUNOD, ÉDITEUR

LIBRAIRE DES CORPS NATIONAUX DES PONTS ET CHAUSSÉES, DES MINES
ET DES TÉLÉGRAPHES,

Quai des Augustins, 49

1885

ANNALES
DES MINES.

LOIS, DÉCRETS ET ARRÊTÉS

CONCERNANT

LES MINES, CARRIÈRES, SOURCES D'EAUX MINÉRALES, CHEMINS DE FER EN EXPLOITATION, ETC.

Arrêté ministériel, du 14 *août* 1884 (*), *relatif au transport, à prix réduit, par chemins de fer, du personnel des départements de la guerre et de la marine.*

Le Ministre des travaux publics,

Vu l'arrêté ministériel du 15 juin 1866 (**), réglant l'application du tarif militaire sur les voies ferrées, et les états A, B et C, annexés audit arrêté et relatifs, les deux premiers (A et B) au personnel des départements de la guerre et de la marine qui doit être admis à bénéficier de ce tarif, et le troisième (état C) au nombre de chevaux attribués aux officiers et employés de tout grade, soit sur le pied de paix, soit sur le pied de guerre;

Vu la décision ministérielle du 9 mars 1870 et l'arrêté ministériel du 1er avril 1876 (***), qui ont apporté diverses modifications aux états A, B et C;

Vu les arrêtés ministériels des 15 avril, 25 novembre 1876 (****) et 15 mai 1882;

(*) Omis à sa date.
(**) Volume de 1866, p. 152.
(***) Volume de 1876, p. 197.
(****) *Idem.*, p. 198 et 261.

Vu la loi du 27 juillet 1872 sur le recrutement de l'armée;

Vu la loi du 24 juillet 1873 sur l'organisation générale de l'armée;

Vu les lois des 13 mars, 15 décembre 1875 et 8 juillet 1881, relatives à la constitution des cadres et effectifs de l'armée active et de l'armée territoriale;

Vu la loi du 4 juin 1858 (Code de justice maritime);

Vu les décrets rendus en exécution de ces lois;

Vu l'arrêt du Conseil d'État, en date du 19 janvier 1883, annulant en partie un arrêté du conseil de préfecture de la Seine, en date du 3 mars 1880;

Vu les lettres du ministre de la guerre en date des 18 mai, 13 décembre 1883, 6 février et 6 juin 1884, concernant certaines suppressions, additions ou rectifications à apporter aux états A, A' et C;

Vu les lettres du ministre de la marine en date des 15 juin, 28 novembre 1883 et 28 mai 1884, relatives aux modifications que comporterait l'état B;

Considérant que, pour tenir compte de l'état de la jurisprudence et des décrets d'organisation récemment intervenus, il est nécessaire de reviser les états A, A' et B, comprenant le personnel des départements de la guerre et de la marine admis à voyager au tarif militaire sur les chemins de fer;

Considérant également que les lois susvisées des 13 mars, 15 décembre 1875 et 8 juillet 1881 ont modifié les fixations précédemment établies en ce qui touche le nombre de chevaux auquel ont droit les officiers des corps de troupe de toutes armes et qu'il y a lieu, par suite, de reviser l'état C;

Les compagnies de chemins de fer entendues,

Arrête :

Art. 1er. — Les états A, A' et B annexés à l'arrêté ministériel du 1er avril 1876 et l'état C, annexé à la décision ministérielle du 9 mars 1870, sont remplacés par les états ci-joints A, A' B, C, et C' qui seront mis immédiatement en vigueur.

Art. 2. — Le présent arrêté sera notifié aux compagnies de chemins de fer.

Les préfets, les fonctionnaires et agents du contrôle sont chargés d'en surveiller l'exécution.

Paris, le 14 août 1884.

D. Raynal.

ÉTAT A.

ÉTAT DU PERSONNEL

ressortissant au département de la guerre qui doit être admis, en tout temps, *au bénéfice de la réduction de prix stipulée par les cahiers des charges de chemins de fer.*

LE MINISTRE DE LA GUERRE ET SON ÉTAT-MAJOR.

OFFICIERS GÉNÉRAUX, OFFICIERS SUPÉRIEURS et assimilés.	OFFICIERS, DEPUIS LE GRADE DE CAPITAINE et employés militaires assimilés.	ADJUDANTS, SOUS-OFFICIERS, CAPORAUX, SOLDATS et agents assimilés.
Maréchaux de France.	Capitaines.	Adjudants, chefs armuriers et sous-chefs de musique.
	Lieutenants.	
Généraux de division.	Sous-lieutenants.	Sous-officiers et gendarmes.
Généraux de brigade.	Chefs de musique.	Maîtres ouvriers des corps de troupe.
Colonels.	Élèves à l'École d'application de l'artillerie et du génie.	Caporaux et brigadiers.
Lieutenants-colonels.	Élèves à l'École d'état-major.	Soldats, tambours, clairons, trompettes et enfants de troupe.
	Élèves à l'École polytechnique.	
Chefs de bataillon.	Élèves à l'École spéciale militaire de Saint-Cyr.	Cavaliers de manège.
Chefs d'escadron.	Élèves à l'École de cavalerie de Saumur.	Cavaliers de remonte.
Majors.		
Fonctionnaires du corps du contrôle.		Sapeurs-pompiers de la ville de Paris.
Intendants généraux.		
Intendants militaires.		
Sous-intendants militaires.	Adjoints à l'intendance.	Cantinières, vivandières et blanchisseuses commissionnées.
Ingénieurs des poudres.		
Commissaires du Gouvernement et rapporteurs près les conseils de guerre et les conseils de revision.	Substituts près les conseils de guerre et les conseils de revision.	Commis-greffiers, agents principaux, sergents, huissiers, appariteurs et sous-officiers de surveillance attachés aux parquets, prisons, pénitenciers et ateliers de condamnés, fusiliers et pionniers de discipline.
Médecin inspecteur général.	Médecins et pharmaciens majors de 2e classe.	Élèves à l'École militaire de Saint-Maixent.

OFFICIERS GÉNÉRAUX, OFFICIERS SUPÉRIEURS et assimilés.	OFFICIERS, DEPUIS LE GRADE DE CAPITAINE et employés militaires assimilés.	ADJUDANTS, SOUS-OFFICIERS, CAPORAUX, SOLDATS et agents assimilés.
Médecins et pharmaciens inspecteurs.	Médecins et pharmaciens aides-majors.	Élèves à l'École d'administration militaire de Vincennes.
Médecins et pharmaciens principaux.	Médecins et pharmaciens stagiaires aides-majors de 2e classe à l'École d'application du Val-de-Grâce.	
Médecins et pharmaciens majors de 1re classe.		
Vétérinaires principaux.	Vétérinaires.	
	Aides-vétérinaires.	
	Archivistes des bureaux de l'état-major.	
	Aumôniers militaires.	
Officiers d'administration principaux des hôpitaux militaires, de l'habillement et du campement, des bureaux de l'intendance militaire, des subsistances militaires et de la justice militaire.	Officiers d'administration et officiers d'administration adjoints des hôpitaux militaires, de l'habillement et du campement, des bureaux de l'intendance militaire, des subsistances militaires et de la justice militaire.	Employés militaires de l'artilerie, du génie et des équipages militaires faisant partie des cadres de l'armée. { Ouvriers d'État, sous-officiers stagiaires du génie, caserniers, portiers-consignes, éclusiers militaires, artificiers, gardiens de batterie, maréchaux des logis, chefs mécaniciens, gardes-parcs, maréchaux ferrants, bourreliers, selliers, ouvriers en fer et en bois et ouvriers militaires de chemins de fer.
Adjoints principaux de 1re classe du génie.	Adjoints principaux de 2e classe et adjoints du génie.	
Gardes principaux de 1re classe de l'artillerie.	Gardes principaux de 2e classe et gardes de l'artillerie.	
	Contrôleurs d'armes.	
Interprètes principaux.	Interprètes.	
Officiers supérieurs de l'Hôtel des Invalides.	Officiers de l'Hôtel des Invalides.	Militaires de l'Hôtel des Invalides.
Officiers généraux fonctionnaires du contrôle; — intendants généraux inspecteurs; — intendants militaires.		
Médecins inspecteurs et pharmacien inspecteur du service de santé du cadre de réserve.		
Officiers de l'armée active en disponibilité ou en non-activité. (NOTA. Les officiers en retraite ne sont pas compris, sauf l'exception ci-après.)	Officiers de l'armée active en disponibilité ou en non-activité. (NOTA. Les officiers en retraite ne sont pas compris, sauf l'exception ci-après.)	Militaires de l'armée active en congé, lorsqu'ils se rendent dans leurs foyers, lorsqu'ils sont rappelés ou qu'ils voyagent en vertu d'un ordre de service.
Colonels, lieutenants-colonels, chefs de bataillon, majors, du cadre d'activité, démissionnaires ou en retraite, commandant un bureau de recrutement.	Capitaines, lieutenants, sous-lieutenants, du cadre d'activité, démissionnaires ou en retraite, employés dans le service du recrutement.	
	Capitaines majors et officiers adjoints de l'armée territoriale.	Les sous-officiers de l'armée territoriale soldés d'une manière permanente.
Khalifats, bach-aghas et aghas exerçant un commandement en territoire militaire.	Kaïds, cheiks, exerçant un commandement en territoire militaire.	Cavaliers et fantassins auxiliaires indigènes.

ÉTAT A'.

ÉTAT DU PERSONNEL

ressortissant au département de la guerre qui doit être admis, **dans certaines circonstances déterminées,** *au bénéfice de la réduction de prix stipulée par les cahiers des charges de chemins de fer.*

OFFICIERS SUPÉRIEURS ET ASSIMILÉS.		OFFICIERS, DEPUIS LE GRADE DE CAPITAINE et assimilés.		ADJUDANTS, SOUS-OFFICIERS, CAPORAUX, SOLDATS et agents assimilés.	
Lieutenants-colonels et chefs de bataillon de l'amée territoriale.	En cas de mobilisation, de manœuvres ou de revues.	Capitaines, lieutenants et sous-lieutenants de l'armée territoriale.	En cas de mobilisation, de manœuvres ou de revues.	Sous-officiers caporaux, brigadiers, tambours, clairons, soldats de l'armée territoriale.	En cas de mobilisation, de manœuvres ou de revues.
Directeurs et chefs de sevice de la télégraphie militaire.	En cas de mobilisation, de manœuvres ou de revues.	Chefs de section, chefs de poste et télégraphistes de la télégraphie militaire.	En cas de mobilisation, de manœuvres ou de revues.	Ouvriers de la télégraphie militaire.	En cas de mobilisation, de manœuvres ou de revues.
»		Capitaines, lieutenants et sous-lieutenants des compagnies de chasseurs forestiers.	En cas de mobilisation, de manœuvres ou de revues.	Sous-officiers caporaux, clairons et chasseurs du corps forestier.	En cas de mobilisation, de manœuvres ou de revues.
Chefs de bataillon commandant un bataillon de douane.	En cas de mobilisation, de manœuvres ou de revues.	Capitaines et lieutenants des compagnies de douanes.	En cas de mobilisation, de manœuvres ou de revues.	Sous-officiers caporaux, tambours ou clairons du corps des douanes et douaniers.	En cas de mobilisation, de manœuvres ou de revues.

OFFICIERS DE RÉSERVE ET DE L'ARMÉE TERRITORIALE se rendant à des réunions d'instruction ou allant faire un stage.

OFFICIERS, SOUS-OFFICIERS ET SOLDATS, FONCTIONNAIRES ET EMPLOYÉS MILITAIRES DE TOUS GRADES DES RÉSERVES DE L'ARMÉE ACTIVE ET DE L'ARMÉE TERRITORIALE, en cas de mobilisation, de manœuvres ou de revues.

HOMMES DE LA RÉSERVE DE L'ARMÉE ACTIVE ET DE L'ARMÉE TERRITORIALE, appelés à se présenter devant les commissions spéciales de réforme.

NOTA. En cas de guerre seulement, sont transportés, au tarif militaire, sur les chemins de fer, les corps spéciaux formés en vertu de décrets et conformément à l'article 8 de la loi du 24 juillet 1873, tels que, par exemple, ***les agents de la trésorerie et des postes, les sergents de ville, les corps de volontaires autorisés, etc., etc.***

ÉTAT B.

ÉTAT DU PERSONNEL

ressortissant au département de la marine qui doit être admis, sur les chemins de fer au bénéfice de la réduction de prix stipulée par les cahiers des charges.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET SON ÉTAT-MAJOR.

DÉSIGNATION DES CORPS.	OFFICIERS GÉNÉRAUX, officiers supérieurs et assimilés.	OFFICIERS DEPUIS LE GRADE de capitaine ou de lieutenant de vaisseau et assimilés.	EMPLOYÉS MILITAIRES, OFFICIERS MARINIERS sous-officiers, marins, soldats et agents assimilés.
Corps de la marine.	Amiral. Vice-amiral. Contre-amiral. Capitaine de vaisseau. Capitaine de frégate.	Lieutenant de vaisseau. Enseigne de vaisseau. Aspirant.	
Mécaniciens de la flotte.	Mécanicien en chef.	Mécanicien principal.	
Génie maritime.	Inspecteur général. Directeur des constructions navales. Ingénieur.	Sous-ingénieur. Elève.	
Ingénieurs hydrographes	Ingénieur en chef. Ingénieur.	Sous-ingénieur. Elève.	
Commissariat de la marine.	Commissaire général. Commissaire. Commissaire adjoint.	Sous-commissaire. Aide-commissaire. Elève-commissaire.	
Agents du commissariat de la marine.	Agent principal.	Agent. Sous-agent. Commis. Ecrivain.	
Inspection des services administratifs et financiers de la marine et des colonies.	Inspecteur en chef. Inspecteur. Inspecteur adjoint.		
Personnel administratif des directions de travaux.	Agent administratif principal.	Agent administratif. Sous-agent administratif Commis. Ecrivain.	
Comptable des matières.	Agent comptable principal.	Agent comptable. Sous-agent comptable. Commis de comptabilité.	Magasinier. Ecrivain. Distributeur.
Service des manutentions de la marine.	Agent de manutention principal.	Agent de manutention. Sous-agent de manutent.	

DÉSIGNATION DES CORPS.	OFFICIERS GÉNÉRAUX, officiers supérieurs et assimilés.	OFFICIERS DEPUIS LE GRADE de capitaine ou de lieutenant de vaisseau et assimilés.	EMPLOYÉS MILITAIRES, OFFICIERS MARINIERS, sous-officiers, marins, soldats et agents assimilés.
Corps de santé de la marine.	Inspecteur général. Directeur du service de santé. Médecin ou pharmacien inspecteur. Médecin ou pharmacien en chef. Médecin ou pharmacien professeur. Médecin ou pharmacien principal.	Médecin ou pharmacien. Aide-médecin ou aide-pharmacien. Médecin ou pharmacien auxiliaire. Aide-médecin ou aide-pharmacien auxiliaire.	
Tribunaux maritimes et conseils de guerre.	Commissaire rapporteur. Commissaire du gouvernement.	Rapporteur. Greffier. Commis-greffier.	
Aumônerie de la marine.	. . . .	Aumônier.	
École navale.	Professeur de 1re classe.	Professeur de 2e, 3e ou 4e classe. Élève de l'École navale.	
École d'hydrographie.	Examinateur. Professeur de 1re classe.	Professeur de 2e, 3e ou 4e classe.	
Trésoriers des Invalides.	Trésorier général. Trésorier de 1re classe.	Trésorier de 2e ou 3e classe.	
Équipages de la flotte.	. . . .	Chef de musique des divisions.	Premier maître, maître, second maître, quartier-maître de toute spécialité ou profession (manœuvre, canonnage, torpilleur, mousqueterie, timonerie, mécanicien, fourrier, charpentier, voilier, calfat, commis aux vivres, magasinier, infirmier, tambour et clairon); pilote breveté, pilote côtier; fourrier chef, fourrier ordinaire, élève mécanicien, ouvrier mécanicien, matelot, novice, apprenti marin, mousse et pupille; sous-chef de musique des divisions, chef et second chef de musique de bord, maître musicien, second maître, quartier-maître musicien, matelot musicien, élève musicien, second maître tailleur, second maître cordonnier, quartier-maître distributeur, quartier-maître tonnelier, quartier-maître boulanger, quartier-maître coq, matelot distributeur, matelot tonnelier, matelot boulanger, matelot coq.
Marins vétérans.	. . . .	. . . .	Adjudant principal des mouvements du port.

DÉSIGNATION DES CORPS.	OFFICIERS GÉNÉRAUX, officiers supérieurs et assimilés.	OFFICIERS DEPUIS LE GRADE de capitaine ou de lieutenant de vaisseau et assimilés.	EMPLOYÉS MILITAIRES, OFFICIERS MARINIERS, sous-officiers, marins, soldats et agents assimilés.
Marins vétérans (*suite*).	....	....	Premier maître vétéran, maître vétéran, second maître vétéran, quartier-maître vétéran, matelot vétéran, premier maître mécanicien vétéran, maître mécanicien vétéran, second maître mécanicier vétéran, quartier-maître mécanicien vétéran, matelot mécanicien vétéran.
Pompiers de la marine.	....	....	Chef pompier, maître pompier, sergent pompier, caporal pompier, pompier ordinaire.
Troupes de la marine. (Gendarmerie, artillerie, infanterie.)	Général de division. Général de brigade. Colonel. Lieutenant-colonel. Chef de bataillon ou d'escadron et major.	Capitaine. Lieutenant. Sous-lieutenant. Chef de musique. Vétérinaire. Aide-vétérinaire.	Sous-officier, chef et sous-chef artificier, caporal ou brigadier, gendarme maritime, soldat, enfant de troupe, cantinière, vivandière et blanchisseuses commissionnées. Maître ouvrier. Sous-chef de musique, chef et sous-chef de fanfare.
Employés de l'artillerie de la marine.	Garde principal d'artillerie de 1re classe.	Garde principal d'artillerie de 2e classe. Garde d'artillerie. Garde auxiliaire.	Gardien de batterie; garde stagiaire.
Armuriers de la marine.	....	....	Chef armurier, maître armurier, second maître armurier, quartier-maître armurier, ouvrier amurier.
Agents de surveillance des arsenaux et établissements pénitentiaires.	....	....	Garde-consigne major. Garde-consigne. Garde-consigne ambulant. Surveillant principal. Surveillant chef de travaux. Surveillant chef. Surveillant.
Divers.	Officiers généraux en disponibilité ou en réserve. Officiers supérieurs et assimilés en non-activité. (NOTA. Les officiers en retraite ne sont pas compris.)	Officiers et assimilés en non-activité. (NOTA. Les officiers en retraite ne sont pas compris.)	Marins en disponibilité. Marins ou militaires en congé renouvelables, lorsqu'ils se rendent dans leurs foyers, lorsqu'ils sont rappelés ou qu'ils voyagent en vertu d'un ordre de service.

Réserve de l'armée de mer.

- OFFICIERS ET ASSIMILÉS se rendant à des réunions d'instruction ou allant faire un stage.
- OFFICIERS ET ASSIMILÉS, MARINS, MILITAIRES ET ASSIMILÉS, en cas de mobilisation et d'appel pour exercices ou revues.
- MARINS, MILITAIRES ET ASSIMILÉS, en cas de convocation devant les commissions de réforme.

ÉTAT C.

ÉTAT

indiquant le nombre de chevaux dont les officiers, assimilés et employés militaires de tous grades peuvent être pourvus sur le pied de paix et sur le pied de guerre.

DÉSIGNATION DES GRADES ET EMPLOIS.		NOMBRE DE CHEVAUX sur le pied de paix.	NOMBRE DE CHEVAUX sur le pied de guerre.	OBSERVATIONS.
ÉTATS-MAJORS.				Le Ministre de la guerre a droit à dix chevaux. (Décision ministérielle du 18 avril 1873.) Le Gouverneur militaire de Paris a droit à douze chevaux. (Décision ministérielle du 24 juin 1873.) Le Gouverneur militaire de Lyon a droit à dix chevaux. (Décision minisrielle du 12 août 1871.) Les officiers attachés à la personne du Président de la République peuvent avoir un cheval en sus du nombre fixé par le présent état pour les officiers de leur grade. (Décision ministérielle du 1er avril 1876.) Les officiers et assimilés en disponibilité n'ont plus droit, après les six premiers mois, qu'à la moitié du nombre de chevaux qui leur étaient attribués sur le pied d'activité; ceux qui n'ont droit qu'à un cheval dans la position de présence conservent le même droit, après six mois passés dans la disponibilité; ceux qui avaient trois chevaux peuvent en conserver deux. (Circulaire du 29 septembre 1873.)
État-major général.	Maréchal de France	8	10	
	Général de division	6	6	
	Général de brigade	4	4	
Service d'état-major.	Colonel et lieutenant-colonel	3	3	Les capitaines, lieutenants sous-lieutenant de toutes armes employés comme aides de camp ou officiers d'ordonnance ont droit à deux chevaux sur le pied de paix comme sur le pied de guerre.
	Chef d'escadron	2	3	
	Capitaine	2	3	
	Lieutenant	2	2	
Intendance militaire.	Intendant général	4	6	
	Intendant militaire	3	4	
	Sous-intendant militaire	2	3	
	Adjoint à l'intendance	1	2	
État-major des places transitoirement.	Chef de bataillon	»	2	
	Capitaine	»	1	

NOTA. — Une décision présidentielle du 15 septembre 1884 a réduit à un en temps de paix le nombre des chevaux attribués aux capitaines des troupes à pied et aux lieutenants et sous-lieutenants de toutes armes employés comme officiers d'ordonnance.

Les sous-intendants militaires de 3e classe ont droit à un cheval en temps de paix et à deux chevaux en temps de guerre.

DÉSIGNATION DES GRADES ET EMPLOIS.		NOMBRE DE CHEVAUX sur le pied de paix.	NOMBRE DE CHEVAUX sur le pied de guerre.	OBSERVATIONS.
État-major particulier de l'artillerie.	Colonel	3	3	Les capitaines d'artillerie adjoint directeurs de Vincennes et de Vers peuvent avoir deux chevaux. (Déc ministérielle du 13 février 1876.)
	Lieutenant-colonel	2	3	
	Chef d'escadron	2	2	
	Capitaine	1	2	
	Garde principal	»	1	Décision présidentielle du 30 tembre 1875.)
	Garde	»	1	
État-major particulier du génie.	Colonel	3	3 (A)	Les colonels, lieutenants-colone chefs de bataillon de l'état-major p culier du génie, employés dans les p fortes où l'on exécute des travaux d fense, peuvent avoir, pendant la d des travaux, un cheval en sus du no indiqué ci-contre. (Circulaire du 6 tembre 1875.)
	Lieutenant-colonel	2	2 (A)	
	Chef de bataillon	2	2 (A)	
	Capitaine	1	2 (A)	
	Lieutenant	1	1 (A)	
	Adjoint	»	1 (A)	
CORPS DE TROUPE.				Les capitaines et lieutenants du g attachés aux places fortes où l'on ex des travaux de défense peuvent avo temps de paix, une deuxième mont (Circulaire du 18 août 1874.)
Colonel et lieutenant-colonel	d'infanterie	2	2	
	de cavalerie	3	3	
	d'artillerie. Colonel	3	3	
	d'artillerie. Lieutenant-colonel	2	3	
	du génie	2	2	
	du train des équipages militaires	2	2	(A) Décision présidentielle du 26 vrier 1876.
	de gendarmerie (y compris la garde républicaine)	2	2	
	de gendarmerie, remplissant les fonctions de grand prévôt d'armée	»	3	
	de sapeurs-pompiers (Paris)	2	»	
Chef de bataillon ou d'escadron	d'infanterie breveté	2 (B)	2	
	d'infanterie	1	2	
	de cavalerie	2	2	
	d'artillerie	2	2	
	du génie breveté	2 (B)	2	(B) Circulaire du 26 avril 1880.
	du génie	1	2	
	du train des équipages militaires	2	2	
	de gendarmerie (y compris la cavalerie de la garde républicaine)	2 (C)	2	(C) Décision présidentielle du 30 avr 1878.)
	de la garde républicaine (infanterie) et du bataillon mobile	1	2	
	de gendarmerie (prévôt de corps d'armée)	»	3	
	de sapeurs-pompiers (Paris)	1	»	
Major	de cavalerie	2	2	
	d'artillerie	2	2	
	de toutes armes	1	1	
Capitaine	d'infanterie (à l'exception du trésorier et du capitaine d'habillement)	1 (D)	1	(D) Loi du 8 juillet 1881.
	du génie (à l'exception du trésorier et du capitaine d'habillement)	1 (E)	1	(E) Loi de finances du 29 décembre 188
	de cavalerie	2	2	
	d'artillerie (1)	2	2	(1) Les capitaines détachés dans l établissements n'ont droit qu'à un chev
	d'une compagnie d'ouvriers d'artillerie	»	1	
	d'une compagnie de sapeurs-conducteurs du génie	2	2	
	major du train des équipages militaires	1	»	

DÉSIGNATION DES GRADES ET EMPLOIS.	NOMBRE DE CHEVAUX — sur le pied de paix.	NOMBRE DE CHEVAUX — sur le pied de guerre.	OBSERVATIONS.
Capitaine (*Suite.*) — d'une compagnie du train des équipages militaires	2	2	
— de gendarmerie aux armées	»	2	
— de gendarmerie commandant d'arrondissement en Algérie	»	2	
— de gendarmerie, du bataillon mobile et de la garde républicaine.	1	1	
— trésorier et d'habillement des armes à cheval	1	1	
— adjudant-major, ingénieur et instructeurs des sapeurs-pompiers (Paris)	1	»	(1) Les lieutenants d'infanterie, âgés de 50 ans, ont droit à un cheval en campagne.
Lieutenant et sous-lieutenant — d'infanterie (1), officier payeur et d'approvisionnement (A)	»	1	(A) Instruction ministérielle du 17 mars 1882.
— de cavalerie	1	1	
— d'artillerie (2)	1	1	(2) Les lieutenants et sous-lieutenants des batteries de montagne en Algérie ont droit à deux montures.
— d'une compagnie d'ouvriers d'artillerie	»	1	
Lieutenant et sous-lieutenant — d'une compagnie de sapeurs-conducteurs du génie	1	1	
— d'une compagnie de sapeurs-mineurs du génie	»	1	
— du train des équipages militaires	1	1	
— de gendarmerie commandant d'arrondissent en Algérie	»	2	
— de gendarmerie (y compris la cavalerie de la garde républicaine)	1	1	
SERVICE DE SANTÉ.			
Médecin inspecteur général	2	4	Décision présidentielle du 7 novembre 1882.
Médecin et pharmacien inspecteur	1	3	
Médecin et pharmacien principal	1	2	
Médecin-major de 1re classe — des régiments d'infanterie	1	2	
— des régiments d'artillerie	2	2	
— des régiments du génie	1	2	
— des régiments de la garde républicaine	1	»	
— des régiments des sapeurs-pompiers (Paris)	1	»	
Médecin-major de 2e classe — des régiments d'infanterie	1	2 (B)	(B) Décision présidentielle du 26 février 1876.
— des régiments de cavalerie	1	2 (B)	
— des régiments d'artillerie	1	2 (B)	
— des régiments du génie	1	2 (B)	
— des escadrons du train des équipages militaires	1	2 (B)	
— du bataillon mobile et de la garde républicaine	1	»	
Médecin aide-major — des régiments d'infanterie	1	1	
— des régiments de cavalerie	1	1	
— des régiments d'artillerie	1	1	
— des régiments du génie	1	1	
— des escadrons du train des équipages militaires	1	1	

DÉSIGNATION DES GRADES ET EMPLOIS.	NOMBRE DE CHEVAUX sur le pied de paix.	NOMBRE DE CHEVAUX sur le pied de guerre.	OBSERVATIONS.
Médecin aide-major (*Suite.*) du bataillon mobile et de la garde républicaine.	1	»	
Médecin aide-major (*Suite.*) du bataillon de sapeurs-pompiers (Paris)	1	»	
Médecins attachés aux quartiers généraux et ambulances (1). Majors de 1re et de 2e classe	»	2	
Médecins attachés aux quartiers généraux et ambulances (1). Aides-majors de 1re et de 2e classe	»	1	(1) Sur le pied de guerre seulement ... cision présidentielle du 26 février 1...
SERVICES ADMINISTRATIFS.			
Officier d'administration principal du service des subsistances militaires	»	2	
Officiers d'administration des autres grades du service des subsistances militaires	»	1	
SERVICE VÉTÉRINAIRE.			
Vétérinaires.. principal de 1re et de 2e classe	1	2	
Vétérinaires.. en premier ou en second	1	1	
Aide-vétérinaire	1	1	
CERCLES ET BUREAUX ARABES.			
Chef de bataillon ou d'escadron	»	2	
Capitaine, lieutenant, sous-lieutenant (de toutes armes)	»	2	Décision présidentielle du 26 févrie[r] 1876.
INTERPRÈTES MILITAIRES.			
Interprète principal	»	2	
Interprète des autres classes	»	1	
AUMONIERS.			
Aumônier titulaire	»	1	Décret du 27 avril 1881.
SERVICE DES REMONTES.			
Colonel ou lieutenant-colonel commandant de circonscription de remonte et directeurs des établissements hippiques en Algérie	2	2	
Chef d'escadrons commandant un dépôt de remonte.	2	2	
SERVICE DE LA JUSTICE MILITAIRE (1).	»	»	(1) L'officier commandant l'atelier d[e] travaux publics à Bougie a droit à un che[val]. (Décision ministérielle du 5 mai 1876.)

ÉTAT C'.

ÉTAT

indiquant le nombre de chevaux attribués au personnel ci-après, ressortissant au département de la guerre dans certaines circonstances déterminées.

DÉSIGNATION DES ARMES ET DES GRADES.		NOMBRE de CHEVAUX sur le pied de paix.	NOMBRE de CHEVAUX sur le pied de guerre.	OBSERVATIONS.
Réserve de l'armée active (1).	Officiers de tous grades et de toutes armes.	(A)	(A)	(A) Les officiers de réserve et ceux de l'armée territoriale ont droit, *en cas de stage, de réunions d'instruction, de revues ou de manœuvres*, au nombre de chevaux déterminé par l'état C pour les officiers du même grade et de la même arme de l'armée active sur le pied de paix, et, en cas de *mobilisation*, au nombre de chevaux déterminé pour ces mêmes officiers (par ledit état) sur le pied de guerre.
Armée territoriale (2).	Officiers de tous grades et de toutes armes.	(A)	(A)	
Télégraphie militaire (3).	Directeur de la télégraphie	1	3	
	Chef de service	1	2	
	Chef de section	1	1	
	Chef de poste	»	1	
Trésorerie et postes.	Payeur général, payeur principal, payeur particulier, payeur adjoint chargé de desservir éventuellement les brigades de cavalerie attachées aux corps d'armée, payeur adjoint ou commis de trésorerie attaché à une division de cavalerie	»	1	Décret du 24 mars 1877.
Chasseurs forestiers.	Commandant de compagnie	1	1	Décret du 22 septembre 1882.
Douaniers.	Chef de bataillon	1	2	
	Adjudant-major (capitaine ou lieutenant)	1	1	

(1) Loi du 24 juillet 1873, article 40.
(2) Loi du 24 juillet 1873, article 35.
(3) Décision ministérielle du 14 juin 1877.

Décret du Président de la République, du 5 janvier 1885, fixant le prix de vente de la poudre de mine livrée à l'exportation.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des finances;

Vu la lettre du Ministre de la guerre, en date du 7 novembre 1884;

Vu la lettre du Ministre du commerce, en date du 26 décembre 1884;

Vu la loi du 16 mars 1819 qui confère au pouvoir exécutif la faculté de déterminer, eu égard au prix de revient, le prix de vente de la poudre de mine;

Vu l'ordonnance du 19 juillet 1829, établissant un tarif d'exportation sur les poudres de chasse;

Vu les décrets des 29 septembre 1850 (*), 20 avril 1859 (**), et 8 octobre 1864 (***), fixant pour les poudres de mine les prix de vente à l'intérieur;

Vu le décret du 6 août 1875 (****), établissant un tarif d'exportation pour la poudre de mine;

Vu les traités des 20 novembre 1815 et 24 mars 1860, qui ont placé le pays de Gex et la partie neutralisée du département de la Haute-Savoie en dehors de la ligne des douanes;

Décrète :

Art. 1er. Le prix de vente de la poudre de mine livrée à l'exportation est fixée comme suit :

Poudre ordinaire. . . 0f,80 le kilogramme.
Poudre forte. . . . . 0f,90 —

Art. 2. Les tarifs sont applicables à la poudre de mine vendue par la régie dans le pays de Gex et dans la zone neutralisée de la Haute-Savoie.

Art. 3. Le Ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Journal officiel* et au *Bulletin des lois.*

Fait à Paris, le 5 janvier 1885.

JULES GRÉVY.

Par le Président de la République :
Le Ministre des finances,
P. TIRARD.

(*) 2e Volume de 1850, p. 588.
(**) Volume de 1859, p. 87.
(***) Omis à sa date. Voir *infrà*, p. 19.
(****) Volume de 1875, p. 155.

Décret du 8 octobre 1864 (*), qui autorise la vente dans les entrepôts de la régie des contributions indirectes, de deux nouvelles espèces de poudre de mine.

(EXTRAIT.)

Art. 1er. Indépendamment de la poudre de mine dite *ordinaire*, il sera vendu, dans les entrepôts de la régie des contributions indirectes, une poudre de mine dite *lente*, et une autre poudre de mine dite *forte*.

Art. 2. Le prix de vente des trois espèces de poudre de mine est fixé ainsi qu'il suit :

		DANS LES ENTREPÔTS.	DANS LES DÉBITS.
Poudre de mine..	Lente.	1f,75 le kilogr.	2f,00 le kilogr.
	Ordinaire . . .	2f,25 id.	2f,50 id.
	Forte.	2f,60 id.	2f,85 id.

Décret du Président de la République, du 13 janvier 1885, portant rectification de l'état descriptif n° 2 annexé au décret du 8 septembre 1878 (**) sur la zone frontière et les travaux mixtes.

(EXTRAIT.)

Art. 1er. L'état descriptif n° 2 annexé au décret du 8 septembre 1878 et portant désignation des limites des territoires réservés de la zone frontière, sera modifié ainsi qu'il suit :

Département de l'Aisne. — Avant-dernier alinéa, au lieu de : *Route nationale n°* 39, *de Marle à Valenciennes*, mettre : *Route nationale n°* 39, *de Montreuil à Mézières.*

Département des Ardennes. — Deuxième alinéa, même rectification que ci-dessus.

Sixième alinéa, au lieu de : *Route départementale n°* 9, *d'Auvillers à Brunhamel*, mettre : *Route départementale n°* 6, *des crêtes de Poix à la route nationale n°* 46.

(*) Omis à sa date.

(**) Volume de 1884, p. 345.

Décret du Président de la République, du 3 février 1885, portant concession à la COMPAGNIE ANONYME DES SALINES DE DAX, *déjà propriétaire de la concession de la source d'eau salée de Gortiague (Basses-Pyrénées), instituée par décret du 6 août 1859 (*), et des concessions de mines de sel de Dax et de Saint-Pandelon (Landes), instituées par décrets des 31 juillet 1865 (**) et 4 novembre 1881 (***), de mines de sel situées dans les communes de* BRISCOUS, *d'*URCUIT *et d'*URT, *arrondissement de* Bayonne, *département des* Basses-Pyrénées.

(EXTRAIT.)

Art. 2. Cette concession, qui prendra le nom de *Concession de Bidart*, est limitée, conformément au plan annexé au présent décret, ainsi qu'il suit :

Au *sud*, par la ligne FE, joignant le point F, angle sud-ouest de la maison Delissaldéa, au point E, angle sud de la maison Gaincotchia;

A l'*est* : 1° par la ligne ED joignant le point E, ci-dessus défini, au point D, angle sud-est de la maison Etcheto; 2° par la ligne DL, joignant le point D, ci-dessus défini, au point L, où la limite séparative des communes de Briscous et d'Urt rencontre la rive droite du ruisseau de Mauhourat;

Au *nord* : 1° par ladite limite séparative entre le point L, ci-dessus défini, et le point M, où cette limite rencontre le côté oriental du chemin de Gamoy et Oyhamboure à Urt; 2° par la ligne MG, joignant le point M, ci-dessus défini, au point G, angle nord-ouest de la maison Linague;

A l'*ouest*, par la ligne GF, joignant le point G, ci-dessus défini, au point F de départ.

Lesdites limites renfermant une étendue superficielle de 551 hectares.

Art. 4. Les droits attribués aux propriétaires de la surface par les articles 6 et 42 de la loi du 21 avril 1810, modifiée par la loi du 27 juillet 1880, sur le produit des mines concédées, sont fixés à une redevance annuelle de 10 centimes par hectare de terrain compris dans la concession.

(*) Vol. de 1859, p. 261.
(**) Volume de 1865, p. 398.
(***) Volume de 1881, p. 437.

Extrait du cahier des charges de la concession des mines de sel de BIDART.

Art. 16. La présente concession et la concession de la source salée de Gortiague, acquise par le même concessionnaire en vertu d'une autorisation accordée par décret, en date du 15 juillet 1880 (*), et dont la concession d'Urt embrasse en partie le périmètre, sont indivisibles. Ces deux concessions ne pourront être vendues ni cédées séparément.

Décret du Président de la République, du 3 *février* 1885, *portant rejet de la demande de la* SOCIÉTÉ CIVILE DES SELS DE BAYONNE *en concession de mines de sel gemme dans la commune de* BRISCOUS, *département des* Basses-Pyrénées.

Décret du Président de la République, du 3 *février* 1885, *autorisant la* SOCIÉTÉ MÉTALLURGIQUE DE LA HAUTE-MOSELLE *à réunir les quatre concessions de mines de fer du* VAL-DE-FER, *du* VAL-FLEURION, *de* MARON-NORD *et du* FOND-DE-MONVAUX, *situées dans l'arrondissement de* Nancy, *département de* Meurthe-et-Moselle.

Décret du Président de la République, du 11 *février* 1885, *portant concession au s*r ROUX (Jean-André-Xavier-Victor) *de mines de plomb, argent et métaux connexes dans les communes d'*HYÈRES *et de* BORMES, *arrondissement de* Toulon, *département du* Var.

(EXTRAIT.)

Art. 2. Cette concession, qui prendra le nom de *Concession de Bormettes*, est limitée, conformément au plan annexé au présent décret, ainsi qu'il suit :

A l'*ouest*, par l'axe du ruisseau de Maravène, depuis son embouchure D dans la Méditerranée jusqu'au confluent du ruisseau des Pansards, point H;

Au *nord*, par une ligne droite allant du point H, ci-dessus défini, au point K, où le vallon des Tuillères est coupé par la ligne allant du point B, intersection de la limite séparative des communes d'Hyères et de Bormes avec l'axe de la route nationale n° 98, de Toulon à Saint-Tropez, au point G, angle nord-ouest du château de Léoube;

(*) Volume de 1880, p. 233.

A l'*est*, par la ligne BG, depuis le point K, ci-dessus défini, jusqu'au point L, où elle rencontre la ligne droite joignant l'angle sud-est de la bergerie de Léoube à l'embouchure du Vallat de Pelegrin, dans la Méditerranée, point I;

Au *sud :* 1° par la ligne droite LI, ci-dessus définie; 2° par le rivage de la mer, depuis le point I jusqu'au point D de départ.

Lesdites limites renfermant une étendue superficielle de 474 hectares.

Art. 4. Les droits attribués aux propriétaires de la surface par les articles 6 et 42 de la loi du 21 avril 1810, modifiée par la loi du 27 juillet 1880, sur le produit des mines concédées, sont réglés à une redevance annuelle de 10 centimes par hectare de terrain compris dans la concession.

---

*Décret du Président de la République, du 11 février 1885, portant rejet de la demande du s^r^* MANIGLER *en concession de mines de schistes, grès et calcaires bitumineux, goudrons, huiles minérales, lignites et combustibles fossiles de toute nature dans les communes de* CHALLEX, *de* POUGNY, *de* FARGES *et de* PÉRON, *département de l'*Ain.

Décret du Président de la République, du 11 février 1885, portant rejet de la demande de la SOCIÉTÉ ANONYME DES FORGES DE CHAMPIGNEULLES ET LIVERDUN *en concession de mines de fer dans les communes de* MONTENOY, *de* LEYR *et de* BOUXIÈRES-AUX-CHÊNES, *département de* Meurthe-et-Moselle.

---

*Décret du Président de la République, du 11 février 1885, portant rejet de la demande du s^r^* TALMANT *en concession de mines de houille dans les communes d'*YOUX, *de* TEILHET *et de* SAINT-ÉLOY, *département du* Puy-de-Dôme.

CIRCULAIRES ET INSTRUCTIONS

ADRESSÉES

AUX PRÉFETS, AUX INGÉNIEURS DES MINES, ETC.

CHEMINS DE FER. — TRANSPORT, A PRIX RÉDUIT, DU PERSONNEL DU DÉPARTEMENT DE LA GUERRE ET DE LA MARINE. — ENVOI DE L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 14 AOÛT 1884.

A MM. les administrateurs de la compagnie d chemin de fer d .

Paris, le 14 août 1884 (*).

Messieurs, j'ai l'honneur de vous adresser exemplaires de l'arrêté que j'ai pris, à la date de ce jour (**), pour remplacer les états A, A', B et C, joints à la décision ministérielle du 9 mars 1870 et à l'arrêté ministériel du 1er avril 1876 (***), par les états A, A', B, C et C', lesdits états comprenant les trois premiers (A, A' et B) le personnel des départements de la guerre et de la marine qui doit être transporté à prix réduit sur les chemins de fer, et les deux autres (C et C') le nombre de chevaux dont les officiers, assimilés ou employés militaires de tous grades peuvent être pourvus sur le pied de paix et sur le pied de guerre, ou dans certaines circonstances déterminées.

Les états A et A' ont été établis en conformité des lois votées et promulguées en 1872, 1873, 1875 et 1881.

L'état A comprend le personnel ressortissant au département de la guerre qui doit être admis *en tout temps* au bénéfice de la réduction de prix stipulée par les cahiers des charges de chemins de fer.

L'état A' comprend le personnel qui, ne possédant que passagèrement la qualité de militaire, n'est admis à voyager, à prix

---

(*) Omise à sa date.
(**) *Suprà*, p. 5.
(***) Volume de 1876, p. 197.

réduit, que dans certaines circonstances déterminées, telles que mobilisation, manœuvres, stages, réunions d'instructions ou revues.

L'état B n'est que la reproduction de l'ancien état du département de la marine, sauf certaines modifications et additions motivées par la nouvelle organisation du personnel relevant de ce département.

Quant aux états C et C', ils sont destinés à remplacer l'état unique C, annexé à la décision ministérielle du 9 mars 1870 et fixent le nombre de chevaux qui, sur le pied de paix comme sur le pied de guerre, ou dans des circonstances déterminées, sont attribués aux officiers, assimilés ou employés de tous grades soit de l'armée active, soit de la réserve ou de l'armée territoriale auxquels est acquis le bénéfice du tarif militaire sur les voies ferrées.

Les compagnies ont fait observer toutefois que les officiers et assimilés en disponibilité n'ayant plus droit, après les six premiers mois, qu'à un nombre de chevaux inférieur à celui qui leur est attribué sur le pied d'activité, il conviendrait, pour assurer la stricte application de cette clause de l'état C, que la situation de l'officier ou de l'assimilé, en ce qui concerne la date de sa mise en disponibilité, fût indiquée sur la feuille de route ou sur le bon de chemin de fer.

En réponse à la communication que je lui ai faite à ce sujet, M. le ministre de la guerre m'a déclaré qu'il était tout disposé à satisfaire à cette demande et que les compagnies pouvaient recevoir l'assurance que la circulaire ministérielle portant envoi des nouveaux documents contiendrait des instructions précises à cet égard.

Satisfaction a été ainsi donnée aux observations que les compagnies avaient présentées relativement à l'état C; il a été tenu compte également des modifications qu'elles avaient demandées en ce qui concerne les états A, A' et B, au fur et à mesure qu'ils leurs ont été communiqués.

L'accord étant ainsi complètement établi, je ne puis que vous prier, messieurs, de vouloir bien assurer, sur votre réseau, l'exécution de l'arrêté que j'ai l'honneur de vous notifier et de m'accuser réception du présent envoi.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

D. Raynal.

CHEMINS DE FER. — TARIFS MILITAIRES. — MODIFICATIONS APPORTÉES A L'ÉTAT C ANNEXÉ A L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 14 AOÛT 1884.

A MM. les administrateurs de la compagnie d chemin de fer d .

Paris, le 10 novembre 1884 (*).

Messieurs, je vous ai notifié, le 14 août 1884 (**), l'arrêté que j'ai pris, le même jour, pour régler l'application des tarifs militaires sur les voies ferrées.

M. le ministre de la guerre m'a adressé copie de la note qui vient d'être insérée au *Journal militaire officiel* (n° 73, année 1884) pour porter cet arrêté à la connaissance du personnel ressortissant à son département.

Mon collègue appelle également mon attention sur les annotations qu'il a cru devoir faire inscrire sur l'état C (sous forme de nota inséré à la page 11 dudit arrêté) pour tenir compte d'une décision présidentielle du 15 septembre dernier qui réduit de deux à un le nombre des chevaux attribués, en temps de paix, aux capitaines des troupes à pied et aux lieutenants et sous-lieutenants de toutes armes employés comme officiers d'ordonnance, mesure qui est également applicable aux sous-intendants militaires de 3e classe.

Ces modifications ne peuvent faire l'objet d'aucune observation de la part des administrations de chemin de fer, puisqu'elles ont pour unique conséquence de restreindre leurs obligations en ce qui concerne le nombre des chevaux qu'elles ont à transporter au tarif militaire.

Vous trouverez ci-joint, indépendamment de la copie de la note précitée de M. le ministre de la guerre, un exemplaire de l'arrêté du 14 août 1884 (***) sur lequel a été ajoutée, au bas de la page 2, une bande imprimée reproduisant les annotations ci-dessus indiquées : je vous adresse également exemplaires de cette bande afin qu'il vous soit possible d'en munir chacun des exemplaires de l'arrêté du 14 août que je vous ai précédemment envoyés.

(*) Omise à sa date.
(**) *Suprà*, p. 23.
(***) *Idem*, p. 5.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de la présente communication.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
Pour le Ministre et par autorisation :
Le Conseiller d'État,
Directeur des chemins de fer,
G. CENDRE.

MINISTÈRE DE LA GUERRE.

NOTE MINISTÉRIELLE

POUR L'APPLICATION DES TARIFS MILITAIRES SUR LES CHEMINS DE FER.

Paris, le 27 septembre 1884.

Le ministre des travaux publics a pris, à la date du 14 août 1884, l'arrêté ci-après, qui a pour objet de remplacer, d'une part, les états A, A' et B joints à l'arrêté du 1er avril 1876, d'autre part, l'état C, annexé à la circulaire ministérielle du 9 mars 1870, par de nouveaux états A, A', B, C et C'.

Les trois premiers de ces états, A, A' et B comprennent le personnel de la guerre et de la marine qui doit être transporté à prix réduit, sur les chemins de fer; les deux autres (C et C') fixent le nombre des chevaux dont les officiers ou employés militaires de tous grades peuvent être pourvus sur le pied de paix et sur le pied de guerre, ou dans certaines circonstances déterminées.

En portant ce nouvel arrêté à la connaissance des militaires de tous grades et des fonctionnaires militaires, le ministre recommande d'inscrire très exactement sur les pièces d'exécution de transport (feuille de route ou bons de chemins de fer, congés ou permissions), sans addition, ni modification, la qualité du titulaire telle qu'elle figure sur les états annexés audit arrêté.

L'attention des fonctionnaires de l'intendance est tout particulièrement appelée sur l'alinéa 5 des observations insérées à l'état C, d'après lequel les officiers et assimilés en disponibilité n'ont plus droit, après six mois passés dans cette position, qu'à un nombre de chevaux inférieur à celui qui leur est attribué sur le pied d'activité.

Afin de prévenir les abus qui pourraient se produire dans l'application de cette clause, il conviendra, pour déterminer la situation de l'officier ou de l'assimilé, d'indiquer, sur la feuille de route ou le bon de chemin de fer, la date précise de la mise en disponibilité.

Arrêté :

Le Ministre des travaux publics,

Vu.....

CHEMINS DE FER. — LIBRE ACCÈS DES QUAIS DES GARES POUR LES VOYAGEURS MUNIS DE BILLETS.

A MM. les administrateurs de la compagnie d chemin de fer d .

Paris, le 10 janvier 1885.

Messieurs, par deux circulaires ministérielles en date des 22 juin 1863 (*) et 22 décembre 1866, les compagnies de chemins de fer ont été invitées à admettre les voyageurs sur les quais d'embarquement et à leur laisser prendre place dans les voitures, aussitôt qu'ils sont munis de leurs billets.

Ce régime, appliqué sur le réseau de l'État et dans diverses gares d'autres réseaux, n'a révélé, après une assez longue expérience, aucun inconvénient qui fût de nature à contrebalancer les sérieux avantages qu'il présente pour le public. Il me paraît dès lors y avoir lieu de le généraliser.

Je vous invite en conséquence, messieurs, à prendre des dispositions pour que les mesures qui ont fait l'objet de mes circulaires précitées soient complètement en vigueur sur votre réseau, à partir du 1er avril prochain.

Veuillez, d'ailleurs, m'accuser réception de la présente circulaire, que je porte à la connaissance de MM. les inspecteurs généraux du contrôle.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
Pour le Ministre et par délégation :
Le sous-secrétaire d'État,
CH. BAÏHAUT.

CHEMINS DE FER. — MODE DE FERMETURE DES VOITURES A VOYAGEURS.

A M. , inspecteur général du contrôle.

Paris, le 10 janvier 1885.

Monsieur l'inspecteur général, une circulaire du 11 mai 1855 (**), relative au mode de fermeture des voitures à voyageurs, a prescrit aux compagnies l'emploi de loqueteaux placés extérieurement en bas des portières, à 0m,50 au plus en contre-bas des ouvertures de ces portières, et recommandé l'emploi d'un

---

(*) Volume de 1863, p. 128.
(**) Omise à sa date, voir *infrà*, p. 29.

système de fermeture consistant en une poignée rectangulaire montée sur un axe qui commande un pêne à bascule entrant à frottement dans une gâche pratiquée dans le battant de la portière.

Ces dispositions, en vigueur sur l'ensemble du réseau français, indiquent avec certitude aux agents des gares et des trains si la portière est ouverte ou fermée; mais elles ne permettent pas au voyageur de reconnaître, à première vue, de sa place, si le le loqueteau est rabattu et si le pêne de la serrure est engagé dans la gâche. La portière peut n'être que rabattue, alors qu'elle devrait être fermée; rien n'avertit le voyageur de l'oubli qui a été commis; la portière peut s'ouvrir spontanément pendant la marche du train; de là des accidents, rares, il est vrai, mais qu'il serait désirable d'éviter complètement.

Pour indiquer avec certitude aux voyageurs si la portière est fermée ou non, divers systèmes pourraient être adoptés. On pourrait se contenter de munir le loqueteau et la poignée d'un indicateur placé à l'intérieur de la voiture. On pourrait également monter sur l'axe du loqueteau un second loqueteau en saillie sur la paroi intérieure de la voiture. Ces deux loqueteaux seraient solidaires l'un de l'autre. Cette solution aurait l'avantage de faire constater par le voyageur si le loqueteau extérieur est ou non rabattu et lui permettrait, en cas de non fermeture du loqueteau, de réparer immédiatement l'oubli et de se garantir contre toute ouverture intempestive de la portière, que le pêne de la poignée soit ou non engagé. Le voyageur n'en serait pas moins obligé, pour sortir de la voiture, de faire descendre la glace de la portière et de se pencher en dehors pour faire tourner la poignée. On pourrait d'ailleurs compléter ce système en munissant la poignée d'un indicateur placé à l'intérieur de la voiture.

Je vous prie d'examiner ces deux systèmes et tout autre que vous jugeriez préférable et de me faire connaître votre avis sur l'utilité qu'il y aurait à compléter les dispositions actuelles de fermeture des voitures, soit pour le matériel à voyageurs en exploitation, soit seulement pour le matériel à construire.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

Pour le Ministre et par délégation :

Le sous-secrétaire d'État,

CH. BAÏHAUT.

CHEMINS DE FER. — VOITURES A VOYAGEURS. — LOQUETEAUX A ADAPTER AUX PORTIÈRES.

A M. ingénieur en chef du contrôle.

Paris, le 11 mai 1855 (*).

Monsieur, j'ai soumis à l'examen du conseil général des ponts et chaussées (section des chemins de fer) la double question de savoir si l'emploi des loqueteaux adoptés par certaines compagnies pour les portières des voitures à voyageurs devait être généralisé, et, dans le cas de l'affirmative, s'il conviendrait de les installer de manière à ce qu'ils pussent être manœuvrés de l'intérieur des wagons.

Le conseil général, après avoir pris connaissance des rapports fournis à ce sujet par MM. les ingénieurs du contrôle des lignes en exploitation a, dans sa séance du 12 avril dernier, émis l'avis qu'il y avait lieu :

1° De *prescrire* aux compagnies l'emploi de loqueteaux placés extérieurement au bas des portières à $0^{m},50$ au plus, en contre-bas des ouvertures de ces portières.

2° De *recommander* aux compagnies l'emploi, pour la fermeture des portières de voitures à voyageurs, du système consistant en une poignée montée sur un axe qui commande un pêne à bascule entrant à frottement dans une gâche pratiquée dans le battant de la portière ;

3° De *recommander* aux compagnies qui emploient ce mode de fermeture de donner aux poignées la forme rectangulaire allongée plutôt que la forme elliptique.

J'ai l'honneur de vous informer, monsieur, que par décision de ce jour, je viens d'approuver les conclusions du conseil général des ponts et chaussées.

Par suite de cette décision toutes les compagnies de chemins de fer devront munir les voitures à voyageurs des différentes classes, de loqueteaux installés dans les conditions spécifiées à l'article 1er des conclusions du conseil et un délai de six mois leur est accordé pour la réalisation de cette addition.

Je vous prie de surveiller en ce qui vous concerne, l'exécution de la présente décision que je notifie directement à la compagnie du chemin de fer dont le contrôle vous est confié.

Recevez, etc.

Le Ministre de l'agriculture,
du commerce et des travaux publics,
E. ROUHER.

(*) Omise à sa date.

PROCÈS-VERBAUX DE VISITE DES MINES EN 1884.

A M. le préfet du département d .

Paris, le 13 janvier 1885.

Monsieur le préfet, j'ai l'honneur de rappeler qu'aux termes des instructions, les ingénieurs en chef des mines ont jusqu'au 31 janvier pour faire parvenir à mon administration, par l'intermédiaire du préfet du département, avec leurs observations, les procès-verbaux de visite des mines dudit département, afférents à l'année précédente, ainsi que le rapport d'ensemble qui doit les accompagner.

Je rappelle également qu'un rapport d'ensemble sur la situation de l'industrie minérale du département, dans le cas où il n'existe pas de mines, doit, conformément à la circulaire du 11 juin 1881 (*), être envoyé, de la même manière et à la même époque, par les ingénieurs des mines, qui y consacrent un chapitre spécial aux carrières.

Les ingénieurs doivent aussi consacrer, dans ledit rapport, un autre chapitre spécial aux principaux faits relatifs à la surveillance des appareils à vapeur, tels que : le nombre desdits appareils fonctionnant dans le département, le nombre d'installations nouvelles pendant l'année, le nombre des épreuves effectuées ainsi que celui des explosions, avec l'indication succincte de leurs causes.

Je vous prie de veiller à ce que l'envoi de ces documents, en ce qui concerne la surveillance exercée dans votre département, par le service des mines, en 1884, n'éprouve pas de retard et je vous serai obligé de me les faire parvenir, le plus tôt possible, avec vos observations personnelles.

J'adresse un double de la présente aux ingénieurs des mines.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
Pour le ministre et par autorisation :
Le Conseiller d'État,
Directeur des routes, de la navigation et des mines,
E. BELLOT.

(*) Volume de 1881, p. 285.

CHEMINS DE FER. — PROCÈS-VERBAUX DE CONTRAVENTIONS.

M. , *inspecteur général du contrôle.*

Paris, le 15 janvier 1885.

Monsieur l'inspecteur général, aux termes de l'article 4 de la loi du 27 février 1850 (*), « les commissaires de surveillance administrative sont, en qualité d'officiers de police judiciaire, sous la surveillance du procureur de la République et lui adressent *directement* leurs procès-verbaux. Néanmoins, ils adressent aux ingénieurs, sous les ordres desquels ils continuent à exercer leurs fonctions, les procès-verbaux qui constatent des contraventions de grande voirie, et, en double original, au *procureur de la République* et aux ingénieurs, ceux qui constatent des infractions aux règlements de l'exploitation ».

Il suit très nettement de là que, sauf en matière de grande voirie, les procès-verbaux doivent *toujours* être adressés *directement* au parquet, puisque, dans le cas même où les ingénieurs en reçoivent un double, le premier original doit être envoyé au procureur de la République.

Cependant, j'ai eu plusieurs fois l'occasion de constater que la disposition précitée avait été perdue de vue, alors même qu'il ne s'agissait pas d'infractions du genre de celles qui peuvent motiver l'intervention des ingénieurs, je veux dire les infractions aux règlements d'exploitation.

En effet, au lieu d'être adressés directement au procureur de la République, des procès-verbaux constatant soit des contraventions à l'arrêté ministériel du 30 avril 1883, relatif à la désinfection du matériel employé au transport des bestiaux, soit des infractions aux règlements concernant la circulation des plants de vigne en provenance des régions phylloxérées, ont été envoyés tantôt à MM. les ingénieurs, tantôt à MM. les inspecteurs de l'exploitation commerciale.

Une semblable procédure n'a pas seulement le tort d'être en contradiction avec le texte de la loi : elle a aussi le double inconvénient d'entraîner de fâcheux retards et de subordonner, en quelque sorte, l'action judiciaire à l'appréciation des agents du contrôle.

Je n'ai pas besoin d'insister sur ces inconvénients. D'une part,

---

(*) 1er volume de 1850, p. 689.

il importe que l'enquête judiciaire, et — s'il y a lieu — la répression suivent, d'aussi près que possible, la constatation des faits délictueux. D'autre part, on ne saurait admettre que les agents du contrôle préjugent, par leur avis, la décision de l'autorité judiciaire. Les procès-verbaux ne sont que la constatation de faits matériels. Quant à l'appréciation de ces faits, au point du vue juridique, elle appartient exclusivement aux magistrats, sauf à eux, s'ils le jugent utile, à provoquer les observations des fonctionnaires du contrôle.

Je vous prie de vouloir bien communiquer ces réflexions aux agents de votre service, en leur rappelant :

1° Que *tous* les procès-verbaux de contravention dressés par eux doivent, à moins qu'il ne s'agisse de contraventions de grande voirie, être adressés *directement* au procureur de la république;

2° Qu'en dehors des cas prévus par l'article 4 précité de la loi du 27 février 1850 (contraventions aux règlements d'exploitation), les ingénieurs n'ont à formuler un avis qu'autant qu'on le leur demande.

Je vous serai obligé de m'accuser réception de la présente circulaire.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
D. RAYNAL.

CHEMINS DE FER. — TARIFS MILITAIRES. — ASSIMILATION DES ÉLÈVES-OFFICIERS AUX OFFICIERS, AU POINT DE VUE DU TRANSPORT SUR LES VOIES FERRÉES.

A MM. les administrateurs d chemin de fer d .

Paris, le 17 janvier 1885.

Messieurs, d'après une lettre que je viens de recevoir, M. le Ministre de la guerre a décidé que les élèves-officiers de toutes les écoles militaires, sans distinction, seront, à l'avenir, assimilés aux officiers au point de vue du droit au transport en 1re classe sur les voies ferrées.

Par suite de cette décision, il y aura lieu de reporter dans la deuxième colonne de l'état A, annexé à mon arrêté du 14 août 1884 (*), les élèves de l'école d'infanterie de Saint-Maixent, qui figurent actuellement dans la catégorie des sous-officiers (3e colonne de l'état A).

(*) *Suprà*, p. 5.

En outre, l'appellation d'élèves-officiers s'appliquant également aux élèves de l'école militaire d'artillerie et du génie, créée à Versailles, par décret du 10 janvier 1884, il conviendra de comprendre aussi ces élèves dans la catégorie des officiers.

Suivant le désir exprimé par mon collègue, je vous prie de donner à votre personnel les instructions nécessaires pour que la mise en vigueur des dispositions ci-dessus indiquées ne donne lieu à aucune difficulté.

Je vous serai d'ailleurs obligé de m'accuser réception de la présente dépêche.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
Pour le Ministre et par autorisation :
Le Conseiller d'État,
Directeur des chemins de fer,
G. CENDRE.

CHEMINS DE FER. — TRAVAUX MILITAIRES. — RENSEIGNEMENTS A FOURNIR LORS DE LA PRODUCTION DES DÉCOMPTES.

A M. , inspecteur général du contrôle.

Paris, le 20 janvier 1885.

Monsieur l'inspecteur général, à diverses reprises, mon administration a eu l'occasion de constater que des décomptes concernant des dépenses occasionnées par l'exécution de travaux militaires et présentés comme *définitifs* avaient été suivis d'autres décomptes, en sorte que M. le ministre de la guerre, qui avait pu, avec raison, considérer comme liquidées les dépenses relatives à tel ou tel ouvrage, a eu à effectuer, après coup, des payements plus ou moins considérables et tout à fait imprévus.

L'erreur commise en pareil cas, soit par les compagnies, soit par le service du contrôle, provenait surtout de ce que le décompte dit définitif n'était considéré comme tel que parce qu'il était accompagné du procès-verbal de réception *définitive* des travaux : on en pouvait inférer naturellement que le décompte annexé à ce procès-verbal était également définitif. Mais, comme des erreurs de cette nature présentent, au point de vue de la comptabilité des travaux militaires de sérieux inconvénients, je vous prie, afin d'en éviter le retour, d'inviter la

compagnie dont le contrôle vous est confié à consigner sur les décomptes produits une mention expresse faisant connaître qu'il s'agit du 1[er], 2[e], 3[e], etc., décompte *provisoire* ou, au contraire, qu'il s'agit du décompte *définitif* formant le *solde* de la dépense afférente aux dits travaux.

Veuillez m'accuser réception de la présente dépêche, dont vous trouverez ci-joint exemplaires pour les besoins de votre service.

Le Ministre des travaux publics,
Pour le Ministre et par autorisation :
Le Conseiller d'État,
Directeur des chemins de fer,
G. CENDRE.

CHEMINS DE FER. — TRANSPORT A PRIX RÉDUIT DES INSTITUTEURS ET INSTITUTRICES PRIMAIRES.

A MM. les administrateurs de la compagnie d chemin de fer d .

Paris, le 22 janvier 1885.

Messieurs, ainsi que je vous en ai informés, j'ai transmis à M. le ministre de l'instruction publique et des beaux-arts les diverses réclamations que les compagnies m'ont adressées au sujet des irrégularités relevées, sur leurs réseaux, dans la délivrance des bulletins de demi-place aux instituteurs et institutrices primaires publics.

Mon collègue a reçu les rapports des préfets, chargés de procéder à une instruction minutieuse de ces réclamations et il en résulte que les infractions signalées par les compagnies rentrent à peu près toutes dans cinq catégories, énumérées dans sa lettre, dont je crois devoir vous adresser, ci-joint, un extrait (*), à raison des explications qui y sont contenues.

Après avoir ainsi résumé les résultats des nombreuses enquêtes qui ont eu lieu dans les départements intéressés, M. le ministre de l'instruction publique me fait connaître les dispositions qu'il conviendrait de prendre pour régler, d'une façon définitive, la question de la circulation à prix réduit des instituteurs. Selon lui, la seule mesure efficace pour prévenir toute réclamation

---

(*) *Infrà*, p. 36.

assurer, d'une manière pratique, l'application de la faveur accordée aux instituteurs, serait de leur délivrer une carte d'identité permanente et annuelle, d'un modèle à régler. C'est l'avis unanime des préfets et des inspecteurs d'Académie et le vœu qu'ont exprimé un très grand nombre de Conseils généraux. Mon collègue estime en outre que les compagnies ayant restreint les concessions qu'elles avaient faites à l'origine, lors de l'accord de 1879, en refusant, par exemple, le demi-tarif aux élèves-maîtres et aux professeurs des écoles normales, il y aurait lieu de déterminer, d'une façon précise, les fonctions assimilées à celles d'instituteurs primaires publics.

Je m'associe bien volontiers au désir exprimé par M. le ministre de l'instruction publique et, comme lui, je pense que la véritable solution de la question consisterait dans la délivrance, aux instituteurs, d'une carte permanente et annuelle contenant leur photographie, afin d'éviter toute fraude. A défaut d'une carte permanente, les instituteurs pourraient être porteurs d'un titre de voyage, à prit réduit, analogues aux feuilles de route qui sont délivrées aux militaires et marins ; afin de bien établir leur identité, ils pourraient aussi être tenus de produire, à toute réquisition, leur photographie revêtue de leur signature, de celle de l'inspecteur d'académie ou de l'inspecteur primaire et du cachet de la gare la plus proche de leur résidence légale. Comme la feuille de route militaire, la feuille spéciale aux instituteurs pourrait servir pour un voyage *aller* et *retour ;* il y aurait déjà là une simplification du système actuel, d'après lequel l'instituteur doit être porteur de deux bons distincts, une pour l'aller, l'autre pour le retour. Mais, en outre, la feuille de route pourrait être unique, alors même que le porteur aurait, à l'époque des grandes vacances notamment, à effectuer un voyage comportant plusieurs arrêts en cours de route ou à emprunter des réseaux appartenant à des compagnies différentes : aujourd'hui, au contraire, il est obligé d'être porteur d'autant de bons distincts qu'il a d'arrêts à faire et de réseaux à parcourir. Ainsi disparaîtrait une des principales causes du surcroît de travail considérable imposé aux inspecteurs primaires ou d'Académie dans la délivrance des bons, surtout à l'époque des vacances.

J'ai à peine besoin de vous faire remarquer que l'adoption de l'un ou l'autre des deux systèmes en présence (carte permanente annuelle contenant la photographie du porteur ou feuille de route appuyée également de la photographie du bénéficiaire), serait de nature à donner complète satisfaction aux compagnies,

en ce que les fraudes dont elles se sont plaintes à diverses reprises seraient rendues, pour ainsi dire, presque impossibles : elle produirait, en outre, une simplification très grande dans le travail d'écritures imposé aux inspecteurs primaires et d'Académie et ce côté de la question a également une très réelle importance.

Je vous prie, en conséquence, messieurs, de vouloir bien examiner avec tout l'intérêt qui s'y attache, les diverses propositions qui font l'objet de la présente communication. — Vous penserez d'ailleurs peut-être comme moi, que le moyen le plus sûr et le plus rapide d'arriver à une entente complète, entre les départements ministériels et les compagnies de chemins de fer intéressées dans la question, serait de soumettre l'examen de ces propositions à une commission dans laquelle les compagnies pourraient être représentées par trois ou quatre délégués et les ministères de l'instruction publique et des travaux publics chacun par deux délégués. — J'ajouterai qu'en attendant la réalisation des réformes demandées, d'un commun accord, par mon collègue et par moi, des ordres formels ont été pour prévenir, autant que possible, le retour des plaintes qui se sont produites.

Je vous serai obligé de me faire connaître votre réponse le plus tôt que vous pourrez.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
D. Raynal.

CHEMINS DE FER. — VOYAGES DES INSTITUTEURS A DEMI-TARIF.

A M. le Ministre des travaux publics (direction des chemins de fer).

Paris, le 22 décembre 1884.

Monsieur le ministre et cher collègue,

. . . .

Les infractions relevées par les compagnies rentrent à peu près toutes dans cinq catégories ; je vais les analyser successivement, en vous fournissant les explications auxquelles elles ont donné lieu :

1° *Violation des prescriptions relatives à l'établissement du corps même de la demande de demi-place.* (Cartes signées et datées,

mais dont les indications sont insuffisantes; cartes remises en plus ou en moins grand nombre au même titulaire; cartes signées, mais non datées, absence du sceau académique.)

Quelques-unes de ces omissions sont dues à des oublis inévitables, eu égard au grand nombre de demandes délivrées, à l'époque des vacances, dans un très court espace de temps. Les autres ont pour cause l'impossibilité où se sont trouvés les inspecteurs d'inscrire des dates que l'instituteur lui-même ne pouvait leur faire connaître à l'avance; beaucoup de maîtres désiraient profiter de leur parcours pour s'arrêter dans les localités où ils pouvaient compléter leur instruction générale. Quelques-uns, dans le même but, avaient entrepris des voyages circulaires. Il leur était, par suite, difficile de savoir quel temps exact ils passeraient dans chacun de leurs arrêts. D'autres fois, ils avaient à emprunter plusieurs réseaux pour se rendre au but de leur voyage et ils ignoraient à quelle station ils devaient changer de ligne. La circulaire de 1879, que je joins à cette dépêche, les autorisait, en prévision de ce dernier cas, à n'inscrire la gare qu'au moment opportun.

2° *Violation des prescriptions relatives à la date d'origine du délai de validité.*

Les compagnies avaient accepté que les anciennes cartes qui portaient une seule date fussent employées jusqu'à épuisement; les inspecteurs se sont donc crus autorisés à n'inscrire que la date marquée.

D'autre part, ma circulaire de 1879 disait « Vous daterez la carte d'aller, et même, en cas de courte absence, la carte de retour, puisque le porteur a, sur les réseaux des compagnies, une marge de dix jours pour en faire usage. Mais, quand il part en vacances ou qu'il se rend dans un établissement thérapeutique, il ignore si quelque circonstance impérieuse ne le rappellera pas prématurément, ou s'il ne sera pas forcé de prolonger son absence. Dans les cas de ce genre, vous vous dispenserez d'indiquer la date sur les cartes et l'instituteur datera lui-même ». Les inspecteurs ont pensé que, dans des circonstances semblables, ils pouvaient continuer à procéder de la sorte.

3° *Délivrance de bons de demi-place par des fonctionnaires incompétents.* (Censeurs de lycée ou instituteurs délégués.)

Les inspecteurs avaient lieu de croire que la suppléance s'appliquait à la délivrance des cartes, comme à leurs autres fonctions. Les délégués appartenaient tous à l'université et étaient pourvus d'autorisations régulières.

4° *Surcharges de la date ou de quelque autre indication.*

Chaque fois que cette surcharge a eu pour but de tromper les compagnies, des punitions sévères ont été infligées aux coupables. Plusieurs ont été même privés, à l'avenir de la jouissance du voyage à demi-tarif. Mais, dans la plupart des cas, les instituteurs avaient pensé que, pouvant voyager aussi souvent qu'ils le désiraient, ils ne faisaient aucun tort aux compagnies en effectuant leur voyage à une autre date que celle précédemment fixée, ou en se rendant à une localité différente.

5° *Délivrance de bons de demi-place à des personnes qui n'ont pas droit à la qualification d'instituteurs primaires publics.* (Maîtres adjoints ou élèves d'école normale, professeurs dans les écoles primaires supérieures de Paris, professeurs de gymnastique ou de musique dans les écoles normales.)

D'après la circulaire de 1879 « les maîtres adjoints des écoles normales, véritables instituteurs, qui peuvent passer d'une école primaire à l'école normale ou à l'école annexe et *vice versa*, et les élèves maîtres des écoles normales qui font également office d'instituteurs, soit qu'ils enseignent à tour de rôle dans l'école annexe, soit qu'ils reçoivent une mission temporaire dans une école publique » avaient également le bénéfice de la demi-place.

Les maîtres adjoints chargés de l'enseignement de la gymnastique et de la musique profitaient jusqu'ici de la même faveur.

Quant aux professeurs des écoles primaires supérieures de Paris, M. le directeur de l'enseignement primaire de la Seine s'est appuyé, pour les assimiler, sur différents arrêts du Conseil d'État, dans lesquels ils sont considérés comme de véritables instituteurs primaires publics. C'est par erreur que M. le directeur de la compagnie de l'Est a pensé que ces établissements préparaient aux baccalauréats ; le latin nécessaire pour se présenter à ces examens n'y est pas enseigné.

Admettre que les professeurs de ces écoles n'ont pas droit au demi-tarif, ce serait refuser cette faveur aux instituteurs attachés aux écoles supérieures de province, c'est-à-dire aux meilleurs maîtres de l'enseignement primaire.

J'ajouterai incidemment que M. le directeur de la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée a signalé à tort la délivrance de cartes de voyage par M. le directeur de l'enseignement primaire de la Seine à des avocats à la cour d'appel. M. Garenne, entre les mains duquel a été trouvé un bon de demi-tarif, l'avait reçu comme professeur à l'école municipale Colbert. Quant au collège

Chaptal, c'est incontestablement par erreur qu'il a été assimilé aux écoles primaires supérieures.

En résumé, il résulte de l'examen attentif des réclamations des compagnies que presque toutes les irrégularités ont été de pure forme et qu'elles n'ont porté aucun préjudice aux intérêts des chemins de fer, puisque les porteurs de cartes étaient des instituteurs publics ayant droit à la demi-place.

D'autre part, MM. les préfets ont, à leur tour, élevé de nombreuses plaintes contre le système actuel de délivrance des cartes. Ils sont unanimes à penser que les dernières dispositions, loin d'apporter des améliorations à ce service, sont pleines d'inconvénients.

En effet, 1° les inspecteurs, déjà extrêmement occupés, ont trouvé un surcroît de travail dans l'obligation de signer, de dater et de relire les cartes, sans parler de la correspondance qu'il leur faut entretenir avec leur personnel, dispersé au moment des vacances dans toute la France, et cela, à l'époque où eux-mêmes prennent un légitime repos. Dans les départements comme le Nord, où près de 100,000 cartes ont été délivrées durant l'année, c'est là une besogne écrasante et fastidieuse;

2° L'impression des cartes a amené des frais relativement considérables. Un inspecteur d'Académie évalue à 350 francs les dépenses occasionnées par 17,000 demandes. Dans le Nord, ce chiffre a dû être cinq ou six fois supérieur ;

3° Les instituteurs se plaignent des nombreuses difficultés qu'ils rencontrent dans la délivrance des billets à demi-tarif. Des cartes ont été refusées :

Parce que les employés, soutenaient qu'elles devaient être écrites tout entières de la main de l'inspecteur (carte délivrée à M. Javon, instituteur à Champdeuil, Seine-et-Marne, et qui vous a déjà été transmise);

Parce que la signature de l'inspecteur avait quelque ressemblance avec celle de l'instituteur (carte délivrée à M. Brené, instituteur à Belmont, Haute-Marne, et que la compagnie de l'Est a transmise comme irrégulière);

Parce que l'inspecteur signataire de la carte de retour était passé, durant le voyage, dans un autre département;

Parce que, signées d'avance par l'inspecteur, elles avaient été datées d'une autre encre, au moment de la délivrance (Oise, cinq cartes communiquées par la compagnie du Nord, comme irrégulières);

Parce qu'elles étaient de l'ancien modèle (carte délivrée à

M. Maillard, instituteur à Cirt-sur-Moselle, Meurthe-et-Moselle, et que la compagnie de l'Est a transmise comme irrégulière).

La nécessité de faire signer et dater les cartes par les inspecteurs en rend l'usage impossible, lorsque le voyage est urgent et empêche le titulaire de s'arrêter en chemin, même en cas de maladie.

J'ajouterai, pour ma part, qu'en refusant le bénéfice du demi-tarif aux élèves maîtres et aux professeurs des écoles normales, les compagnies ont restreint singulièrement les concessions qu'elles avaient faites, lors de l'accord de 1879. . . . .

Agréez, etc.

Le Ministre de l'instruction publique et des beaux-arts,
Pour le Ministre :
Le Sous-secrétaire d'État,
DURAND.

LABORATOIRES DE CHIMIE. — COMPTE RENDU DES TRAVAUX EXÉCUTÉS EN 1884.

A M. le préfet du département d .

Paris, le 23 janvier 1885.

Monsieur le préfet, j'ai l'honneur de vous prier d'inviter M. l'ingénieur des mines chargé de la direction du laboratoire de chimie d , à vous adresser par l'intermédiaire de M. l'ingénieur en chef, le compte rendu des travaux exécutés dans ce laboratoire pendant l'année 1884 (du 1er janv. au 31 déc.).

Ce compte rendu devra, comme pour les années précédentes, présenter indépendamment des résultats donnés par les essais et analyses, une description exacte des substances examinées, ainsi que l'indication de leur gisement ou de leur provenance, des usages auxquels elles sont ou peuvent être employées, et de toutes les circonstances qui s'y rattachent, notamment du but utile que l'on s'est proposé en exécutant les essais ou analyses.

Je vous serai obligé de me faire parvenir ce document dans le plus court délai possible.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
Pour le Ministre et par autorisation :
Le Conseiller d'État,
Directeur des routes, de la navigation et des mines,
E. BELLOT.

STATISTIQUE DE L'INDUSTRIE MINÉRALE ET DES APPAREILS A VAPEUR. — ANNÉE 1884. — APPAREILS A VAPEUR.

A M. , *ingénieur en chef des mines.*

Paris, le 23 janvier 1885.

Monsieur l'ingénieur en chef, j'ai l'honneur de vous adresser les formules A, C, D et E destinées à recevoir, pour l'année 1884, les renseignements statistiques relatifs aux appareils à vapeur existant dans votre arrondissement minéralogique, en laissant en dehors, comme précédemment, les chemins de fer dont l'exploitation est soumise au contrôle des inspecteurs généraux des ponts et chaussées ou des mines, et les bateaux à vapeur de tout genre que les commissions sont chargées de surveiller, et pour lesquels des états statistiques spéciaux seront fournis par les soins des inspecteurs ou des commissions.

Cette statistique ne nécessite aucune instruction nouvelle de ma part. Je vous prie toutefois d'avertir les ingénieurs placés sous vos ordres que certaines modifications ont été apportées à la nomenclature et au classement des établissements industriels figurant sur la formule A, désormais répartis en neuf groupes au lieu de dix, afin qu'ils veillent à ce que les différents nombres à inscrire se rapportent bien aux articles correspondants.

Vous voudrez bien leur adresser les ampliations ci-jointes de la présente circulaire et leur donner en même temps les instructions nécessaires pour que les états remplis me parviennent avant le 15 mars.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
D. RAYNAL.

STATISTIQUE DE L'INDUSTRIE MINÉRALE ET DES APPAREILS A VAPEUR. — ANNÉE 1884. — BATEAUX A VAPEUR.

A M. le préfet du département d .

Paris, le 23 janvier 1885.

Monsieur le préfet, j'ai l'honneur de vous adresser les formules sur lesquelles les commissions de surveillance de votre département sont appelées à inscrire les renseignements statistiques relatifs : 1° aux bateaux qui ont navigué à la vapeur, en 1884,

soit sur mer, soit sur les fleuves, rivières, lacs et canaux d'eau douce; 2° aux bateaux stationnaires et divers, à bord desquels on a fait usage, pendant le cours du même exercice, d'appareils à vapeur non propulseurs.

Je n'ai point d'instructions nouvelles à ajouter à celles qui font l'objet de ma circulaire du 15 mai 1884 (*), et je me borne à préciser la manière de procéder, pour la navigation fluviale, en ce qui concerne un point particulier sur lequel mon attention a été appelée.

En principe, l'état que chaque commission doit remplir est affecté exclusivement aux renseignements concernant les bateaux que cette commission a visités dans le courant de l'année. Il n'y a pas lieu d'y porter les bateaux qui ont traversé le département, s'ils ne se trouvent pas dans le cas dont il s'agit. D'ailleurs, comme l'article 55 du décret du 9 avril 1883 (**) prescrit que tout bateau à vapeur sera visité au moins une fois par an, tous ceux qui ne sortent pas du département, notamment les bateaux stationnaires, doivent être soumis à semblable visite par les soins de la commission compétente et, par suite, figurer sur les états.

Vous voudrez bien, Monsieur le préfet, répartir les formules et les exemplaires ci-joints de la présente circulaire entre les différentes commissions de surveillance instituées dans votre département, tant pour la navigation maritime que pour la navigation fluviale et les prier en même temps de faire en sorte que les états statistiques me parviennent avant le 30 avril.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

D. RAYNAL.

CHEMINS DE FER. — FREINS CONTINUS.

A MM. les administrateurs de la compagnie des chemins de fer d .

Paris, le 24 janvier 1885.

Messieurs, la circulaire ministérielle du 13 septembre 1880 (**),

---

(*) Volume de 1884, p. 190.
(**) Volume de 1883, p. 210.
(***) Volume de 1880, p. 372.

relative aux moyens de prévenir les accidents de chemins de fer, a prescrit notamment de munir de freins continus tous les trains de voyageurs dont la vitesse normale de pleine marche atteint 60 kilomètres à l'heure.

En ne prescrivant l'emploi des freins continus que dans ces limites relativement restreintes, l'administration a voulu faciliter la tâche des compagnies et ne pas leur imposer immédiatement les dépenses considérables qu'aurait exigées la transformation de tout le matériel de grande vitesse. Mais le but vers lequel doivent tendre les efforts de l'administration et des compagnies est évidemment de munir de freins continus tous les trains de voyageurs : pour la plupart de ces trains, la vitesse de pleine marche, en cas de retard, peut atteindre et dépasser 60 kilomètres, et c'est surtout en cas de retard que les chances d'accident peuvent augmenter et qu'il importe de mettre des freins énergiques à la disposition du mécanicien.

Les dépenses à faire pour munir de freins continus tous les trains de voyageurs seraient encore relativement considérables, et les circonstances actuelles ne permettent pas de demander aux compagnies les sacrifices qu'exigerait la réalisation de ce désideratum.

On peut toutefois se rapprocher du but à atteindre, et cela sans supplément de dépense exagéré, en munissant de freins continus tout le matériel de grande vitesse en construction ou à faire construire. Certaines compagnies paraissent du reste être déjà entrées dans cette voie; à la compagnie de l'Ouest, par exemple, le rapport du matériel de grande vitesse muni de frein au total de l'effectif est de 73 p. 100 pour les machines et tenders et de 68 p. 100 pour les véhicules; sur le réseau du Nord, cette proportion atteint 88 p. 100 pour les machines et tenders, et 68 p. 100 pour les véhicules.

J'estime que le moment est venu, pour tous les réseaux, de suivre l'exemple donné par le réseau Nord et le réseau de l'Ouest.

Je vous invite, en conséquence, à prendre vos dispositions pour que tout le matériel de grande vitesse (machines, tenders, voitures, fourgons, etc.) en construction ou à construire, soit muni de freins continus.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

D. RAYNAL.

STATISTIQUE DE L'INDUSTRIE MINÉRALE ET DES APPAREILS A VAPEUR. — ANNÉE 1884. — APPAREILS A VAPEUR EMPLOYÉS DANS L'ENCEINTE DES CHEMINS DE FER.

A M. , inspecteur général des .

Paris, le 26 janvier 1885.

Monsieur l'inspecteur général, jai l'honneur de vous envoyer, avec un certain nombre d'ampliations de ma circulaire du 23 janvier courant, les formules (C,D et E) destinées à recevoir, pour l'année 1884, les renseignements statistiques relatifs :

1° Aux machines locomotives et autres appareils, fixes ou locomobiles, employés dans l'enceinte des diverses lignes de chemins de fer en exploitation, dont le contrôle vous est confié;

2° Aux épreuves de ces machines et appareils;

3° Aux combustibles minéraux consommés sur ces chemins.

Vous voudrez bien veiller à ce que les lignes ne faisant pas partie des grands réseaux, et comprises néanmoins dans l'étendue de votre service de contrôle, continuent à être inscrites séparément et sans exception sur les états.

Je vous prie de transmettre les formules et les ampliations ci-jointes aux ingénieurs des mines placés sous vos ordres, en les invitant à vous mettre en mesure de m'adresser ces statistiques avant le 1er avril.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
Pour le ministre et par autorisation :
Le Conseiller d'État,
Directeur des routes, de la navigation et des mines.
E. BELLOT.

APPAREILS A VAPEUR PLACÉS SUR TERRE. — RELEVÉ DES ACCIDENTS ARRIVÉS EN 1884.

A M. le préfet du département d .

Paris, le 28 janvier 1885.

Monsieur le préfet, vous trouverez, ci-joint, un état destiné à contenir les renseignements relatifs aux accidents arrivés, en 1884, dans l'emploi des appareils à vapeur placés sur terre.

Je vous prie de le faire remplir par les ingénieurs de votre

département chargés de ce service, et de me l'adresser dans le délai d'un mois.

Je crois, d'ailleurs, utile de rappeler que cet état doit indiquer les accidents occasionnés non seulement par les générateurs, mais encore par les récipients et réservoirs de vapeur spécifiés au titre V du décret du 30 avril 1880 (*).

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
Pour le Ministre et par autorisation :
Le Conseiller d'État,
Directeur des routes, de la navigation et des mines.
E. BELLOT.

APPAREILS A VAPEUR PLACÉS A BORD DES BATEAUX. — RELEVÉ DES ACCIDENTS ARRIVÉS EN 1884.

A M. le préfet du département d .

Paris, le 28 janvier 1885.

Monsieur le préfet, vous trouverez, ci-joint, état destiné à contenir les renseignements relatifs aux accidents arrivés, en 1884, dans l'emploi des appareils à vapeur placés à bord des bateaux.

Je vous prie de l faire remplir par l Commission de surveillance de votre département, et de me l adresser dans le délai d'un mois.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
Pour le Ministre et par autorisation :
Le Conseiller d'État,
Directeur des routes, de la navigation et des mines.
E. BELLOT.

APPAREILS A VAPEUR EMPLOYÉS DANS L'ENCEINTE DES CHEMINS DE FER. — RELEVÉ DES ACCIDENTS ARRIVÉS EN 1884.

A M. , inspecteur général des , chargé du contrôle de l'exploitation d chemin de fer d .

Paris, le 28 janvier 1885.

Monsieur l'inspecteur général, vous trouverez, ci-joint,

(*) Volume de 1880, p. 92.

exemplaires de deux états destinés à contenir les renseignements relatifs aux accidents arrivés, pendant l'année dernière, dans l'emploi des appareils à vapeur sur le réseau des chemins de fer.

Je vous prie de les faire remplir par les ingénieurs placés sous vos ordres et de me les adresser dans le délai d'un mois.

Je crois d'ailleurs utile de rappeler de nouveau que ces états doivent indiquer les accidents occasionnés non seulement par les générateurs, mais encore par les récipients et les réservoirs de vapeur spécifiés au titre V du décret du 30 avril 1880.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
Pour le Ministre et par autorisation :
Le Conseiller d'État,
Directeur des routes, de la navigation et des mines.
E. BELLOT.

CHEMINS DE FER. — TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES (AUTRES QUE LA POUDRE OU LA DYNAMITE.

A MM. les administrateurs de la compagnie d chemin de fer d .

Paris, le 2 février 1885.

Messieurs, ainsi que vous le savez, mon administration a été saisie, depuis quelques années, d'un certain nombre de propositions ayant pour objet de modifier plus ou moins profondément l'arrêté ministériel du 20 novembre 1879 (*) relatif au transport, par chemin de fer, des matières explosibles ou inflammables autres que la poudre ou la dynamite.

Ces propositions, dont quelques-unes ont déjà donné lieu à deux arrêtés modificatifs du règlement dont il s'agit [21 juillet 1881 (**) et 30 juin 1883)(***)], ont trait à la *limitation à 40 kilogrammes du poids des caisses d'artifices* et au transport du *cordonnet de soie noire*, des *déchets de coton ou de laine gras*, du *poussier de charbon de bois;* de *l'acide carbonique liquide*, de *l'acide nitrique monohydraté*, des *filets de pêche* ou autres *tissus recouverts d'un enduit hydrofuge*, du *nitrate de méthyle*, du *phosphure de calcium*,

---

(*) Volume de 1879, p. 353.
(**) Volume de 1881, p. 345.
(***) Volume de 1883, p. 322.

de *l'alcool méthylique*, de *l'alcool amylique* et des *matières ou objets ayant séjourné dans des fabriques de produits détonants.*

A raison de leur importance, ces propositions motiveront vraisemblablement une refonte complète du règlement du 20 novembre 1879. Mais, avant de procéder à ce travail, je vous serai obligé de me faire savoir si vous avez des observations à présenter au sujet du classement et des conditions de transport ou d'emballage des substances ci-dessus dénommées, et de celles qui figurent déjà dans le règlement du 20 novembre 1879, ou même si vous avez des propositions à me soumettre relativement à d'autres produits qu'il vous paraîtrait y avoir lieu de comprendre dans le nouvel arrêté ministériel à intervenir.

Je vous serai d'ailleurs obligé de m'adresser votre réponse dans le délai d'un mois.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

Pour le Ministre et par autorisation :

Le Conseiller d'État, Directeur des chemins de fer,

G. Cendre.

EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1889. — GALERIE DES MODÈLES DE L'ÉCOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES. — GRANDS TRAVAUX DESTINÉS A Y FIGURER.

A M. , inspecteur général des .

Paris, le 10 février 1885.

Monsieur l'inspecteur général, la galerie des modèles de l'école des ponts et chaussées ne possède guère que des modèles d'ouvrages se rapportant aux grands travaux exécutés en France avant l'exposition universelle de 1878. Depuis cette époque, des travaux considérables de ports, de canaux, de chemins de fer, etc., ont été entrepris. Or, la place d'un certain nombre de ces ouvrages est nécessairement marquée dans cette collection déjà si belle et qu'il importe de maintenir au rang qu'elle a toujours occupé, non seulement au point de vue de l'enseignement des élèves, mais encore comme musée où l'on peut suivre pas à pas les progrès réalisés dans l'art de l'ingénieur.

L'administration se propose de procéder, dans ce but, à une étude d'ensemble qui permettra de déterminer les travaux, exé-

cutés dans ces dernières années, dont il peut y avoir un intérêt réel à conserver les modèles. Le ministère des travaux publics devant d'ailleurs participer à l'exposition de 1889, et attachant naturellement la plus grande importance à ce que les conditions dans lesquelles il s'y présentera soient au moins aussi favorables qu'en 1878, l'étude dont il s'agit portera, en même temps, sur le choix à faire, parmi ces modèles, de ceux qui, à un titre quelconque, seront spécialement dignes de figurer à l'exposition, avant de prendre leur place définitive dans la galerie des modèles de l'école des ponts et chaussées.

Voici les premières dispositions que j'ai adoptées en vue de réaliser ces projets.

MM. les inspecteurs généraux devront me désigner les travaux qui, dans leurs arrondissements respectifs d'inspection, leur paraissent présenter un mérite particulier. L'examen auquel ils se livreront portera spécialement, parmi les ouvrages exécutés depuis 1878 ou qui seront prochainement terminés, sur les types les plus propres à attirer l'attention des hommes de l'art, par leurs dimensions exceptionnelles, par l'agencement de mécanismes nouveaux ou par les procédés mis en usage pour leur exécution. J'indiquerai notamment les viaducs de maçonnerie le plus hardis, — les tabliers métalliques à grandes portées, — les souterrains dont l'exécution a présenté des difficultés spéciales et où l'on a eu recours, par exemple, à l'emploi de l'air comprimé, — certains ouvrages très remarquables de navigation intérieure, — les barrages mobiles, — les ascenseurs hydrauliques, — les travaux à la mer, les engins de dragage utilisés dans divers ports et en général l'outillage et les procédés en usage pour les travaux de port de mer, — les travaux de phares (installation, éclairage, signaux, services annexes, etc.), — l'outillage des gares de chemin de fer et les dispositions de nouvelles gares de triage, — les fondations exceptionnelles et fondations sur puits descendus à l'aide de l'air comprimé, etc., etc.

Parmi les travaux que la ville de Paris a fait entreprendre dans ces dernières années, il en est également qui, outre leur utilité municipale, présentent un caractère incontestable d'intérêt général et qui, à ce double titre, ont leur place légitime dans les galeries de l'école des ponts et chaussées. Tels sont, par exemple, les magnifiques travaux de distribution d'eaux de Paris et d'épuration des eaux d'égouts dont un beau spécimen existe à Gennevilliers; les travaux souterrains de canalisation pour les divers services de voirie, etc., etc. Ce n'est là, bien entendu, qu'une

indication et des pourparlers devront être engagés avec la ville par M. l'inspecteur général, chargé de l'inspection du service municipal et du service vicinal, en vue d'obtenir que certains de ces ouvrages, après avoir d'ailleurs, comme cela est vraisemblable, figuré à l'exposition de 1889, puissent être remis au ministère des travaux publics, pour être placés dans sa collection des modèles de grands travaux et d'ouvrages d'art.

Les compagnies de chemins de fer, de leur côté, ont eu à exécuter de remarquables ouvrages au cours des travaux qu'elles ont entrepris. Elles ont pu avoir recours à l'emploi de procédés nouveaux ou ingénieux, qu'il ne peut qu'être intéressant de mettre en lumière. Il a été apporté, d'autre part, à l'exploitation des chemins de fer, des modifications et des améliorations notables, en ce qui concerne les signaux pour la marche des trains, les freins, etc.; des appareils très remarquables sont employés dans toutes les parties de ce service. MM. les inspecteurs généraux, chargés du contrôle des travaux des chemins de fer ou du contrôle de l'exploitation, devront être les intermédiaires de l'administration et faire ressortir auprès des compagnies l'intérêt qu'il y a à ce que ces travaux, ces procédés, ces appareils, etc., aient la place qu'ils méritent à côté des travaux et ouvrages exécutés par les ingénieurs du service de l'État.

Je ne doute pas, monsieur l'inspecteur général, que vous ne me donniez, en ce qui vous concerne, le concours le plus empressé pour mener à bonne fin cette opération, et je vous en adresse, par avance, mes remerciements. Je désire que les éléments du travail d'ensemble dont je viens d'esquisser le programme, me soient parvenus *pour le 1er juin* 1885, au plus tard. Vos propositions devront être accompagnées de dessins ou de photographies et de notices sommaires indiquant les dimensions et les principales dispositions des travaux, ouvrages d'art, engins, appareils, etc., qui vous auront paru devoir m'être signalés. Vous distinguerez nettement ceux dont il serait, suivant vous, intéressant d'établir des modèles en relief et ceux dont, à défaut de modèles, il serait possible de se rendre suffisamment compte au moyen de dessins, photographies, plans et coupes cotés, lavis, etc.

Il n'est pas inutile enfin de vous rappeler que la confection de certains modèles d'ouvrages terminés dans les dernières années, a pu être autorisée précédemment, et que quelques-unes des décisions prises à cet égard ont pu recevoir un commencement d'exécution.

Vous voudrez bien, pour ces travaux, me transmettre également les renseignements ci-dessus en me faisant connaître l'état d'avancement des modèles, les conditions dans lesquelles ils sont établis et vous joindrez, en outre, une copie de la décision d'autorisation.

Vos propositions et documents de toute nature se rapportant à cette opération, devront, afin d'éviter toute confusion, être remis directement par vous au ministère des travaux publics (Direction du Personnel et du Secrétariat, 2e Division, 1er Bureau).

Je vous prie de m'accuser réception de la présente.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

D. Raynal.

REDEVANCES SUR LES MINES. — EXERCICE 1885 (PRODUITS DE 1884).

A M. le préfet du département d

Paris, le 11 février 1885.

Monsieur le préfet, j'adresse aux ingénieurs des mines, par le courrier de ce jour, les formules imprimées qui leur sont nécessaires pour la rédaction des états relatifs à l'assiette des redevances sur les mines de leur sous-arrondissement minéralogique, pour l'exercice 1885 (produits de 1884). Vous trouverez ci-jointes les formules dont vous aurez besoin pour la confection des duplicatas destinés à mon collègue des finances.

J'insiste tout particulièrement sur la nécessité de préparer le travail et de réunir les comités de proposition et d'évaluation dans les délais et aux époques fixés par les règlements sur la matière.

Je vous serai, d'ailleurs, obligé de m'accuser réception du présent envoi.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

Pour le Ministre et par autorisation :

Le Conseiller d'État,

Directeur des routes, de la navigation et des mines,

E. Bellot.

REDEVANCES SUR LES MINES. — EXERCICE 1885 (PRODUITS DE 1884).

A M. *, ingénieur en chef des mines.*

Paris, le 11 février 1885.

Monsieur l'ingénieur en chef, j'adresse aux ingénieurs ordinaires, par le courrier de ce jour, les formules imprimées qui leur sont nécessaires pour la rédaction des états relatifs à l'assiette des redevances sur les mines de leur sous-arrondissement minéralogique pour l'exercice 1885 (produits de 1884).

Je crois utile de rappeler qu'aux termes de la circulaire du 13 janvier 1880 (*), les ingénieurs ordinaires doivent, avant la réunion du comité d'évaluation, soumettre leurs propositions à leur ingénieur en chef.

J'ajoute que, dans le cas bien peu probable d'un désaccord persistant entre vous et l'ingénieur ordinaire, vous auriez à m'en référer immédiatement.

J'insiste auprès des ingénieurs pour qu'ils s'occupent sans retard de la préparation du travail dont il s'agit; vous voudrez bien veiller, de votre côté, à ce que ce travail soit préparé et transmis dans les délais réglementaires.

Je vous serai obligé de m'accuser réception de la présente.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

D. RAYNAL.

Pour ampliation :

Le Conseiller d'État,

Directeur des routes, de la navigation et des mines,

E. BELLOT.

REDEVANCES SUR LES MINES. — EXERCICE 1885 (PRODUITS DE 1884).

A M. *, ingénieur des mines.*

Paris, le 11 février 1885.

Monsieur, je vous adresse, par le courrier de ce jour, les formules imprimées qui vous sont nécessaires pour la rédaction des états relatifs à l'assiette des redevances de l'exercice 1885

(*) Volume de 1880, p. 9.

(produits de 1884) sur les mines du sous-arrondissement qui vous est confié.

Je crois utile de rappeler qu'aux termes de la circulaire du 13 janvier 1880, les ingénieurs ordinaires doivent, avant la réunion du comité d'évaluation, soumettre leurs propositions à leur ingénieur en chef.

Vous aurez, d'ailleurs, suivant l'usage, à faire préparer trois exemplaires du travail des redevances, savoir : une minute pour les archives de votre bureau, une expédition pour la préfecture et une autre pour mon ministère.

Je vous prie de vouloir bien vous occuper sans retard dudit travail, dont la préparation vous est facititée par l'envoi des formules, dès le début de l'année.

Je vous serai obligé de m'accuser réception du présent envoi.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
Pour le Ministre et par autorisation :
Le Conseiller d'État,
Directeur des routes, de la navigation et des mines,
E. Bellot.

CONFÉRENCES MIXTES. — INTERVENTION DES INGÉNIEURS ORDINAIRES ET DES INGÉNIEURS EN CHEF DES MINES POUR L'INSTRUCTION DES AFFAIRES MIXTES.

A M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées ou des mines.

Paris, le 16 février 1885.

Monsieur l'ingénieur en chef, les articles 12 et 16 du décret du 16 août 1853 (*) ont désigné les fonctionnaires des diverses administrations qui devaient prendre part aux conférences de la commission mixte des travaux publics; en vertu de ces dispositions, les ingénieurs des ponts et chaussées étaient seuls chargés de l'instruction des affaires intéressant les divers services du ministère des travaux publics, et les ingénieurs des mines n'avaient pas qualité pour intervenir dans les travaux de cette commission, lors même que les affaires traitées ressortissaient spécialement à leur service.

(*) Volume de 1853, p. 265.

Il a été reconnu que cette situation présentait de sérieux inconvénients; aussi, à la suite d'un accord survenu entre les ministres de la guerre et des travaux publics, il fut décidé (circulaire du ministre des travaux publics du 10 avril 1880) (*) que les ingénieurs en chef des mines chargés d'un service de contrôle de l'exploitation des chemins de fer auraient qualité pour intervenir au deuxième degré dans les conférences auxquelles les ingénieurs des ponts et chaussées placés sous leurs ordres auraient participé au premier degré.

Cette décision, qui avait pour effet de modifier en partie les dispositions du décret du 16 août 1853, ne pouvait avoir toutefois qu'un caractère provisoire.

Elle vient d'être sanctionnée et complétée par un décret rendu, le Conseil d'État entendu, à la date du 12 décembre 1884 (**), sur la proposition de M. le ministre de la guerre, et conformément à la demande de mon département.

En vertu de ce décret, qui a pour objet de remplacer les articles 12 et 16 du décret du 16 août 1853 par de nouvelles dispositions, les ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées conservent l'instruction au premier degré des affaires mixtes concernant le ministère des travaux publics, mais dans le cas seulement où celles-ci ne sont pas du ressort exclusif du service des mines.

D'un autre côté, les ingénieurs ordinaires des mines sont exclusivement chargés de l'instruction au premier degré des affaires se rapportant :

1° Aux canaux et aux chemins de fer modifiant le relief du sol, à exécuter dans l'intérieur du périmètre des concessions minières;

2° Aux canaux, chemins de fer, routes nécessaires aux mines et travaux de secours tels que puits ou galeries destinés à faciliter l'aérage et l'écoulement des eaux, à exécuter en dehors du périmètre des concessions.

Enfin, l'instruction au deuxième degré est confiée aux ingénieurs en chef des ponts et chaussées, tant en ce qui concerne leur service habituel que celui de l'hydraulique agricole, et aux ingénieurs en chef des mines pour toutes les affaires mixtes spécifiées ci-dessus, comme étant de la compétence des ingé-

---

(*) Volume de 1880, p. 103.
(**) Volume de 1884, p. 362.

nieurs ordinaires de ce service, et, en outre, pour les questions relatives à la construction des voies ferrées et de leurs accessoires, dans tous les cas où ils se trouvent être ingénieurs en chef du contrôle des lignes examinées.

Je vous invite, monsieur l'ingénieur en chef, à tenir compte de ces nouvelles dispositions lors de l'instruction des affaires mixtes.

Vous trouverez ci-jointes, pour vous et pour MM. les ingénieurs placés sous vos ordres, les ampliations du décret du 12 décembre 1884.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
D. RAYNAL.

CHEMINS DE FER. — TRANSPORT GRATUIT DES AGENTS DU SERVICE ACTIF DES MANUFACTURES DE L'ÉTAT.

A MM. les administrateurs de la compagnie d chemin de fer d .

Paris, le 16 février 1885.

Messieurs, les cahiers des charges des compagnies de chemins de fer renferment un article (article 55) ainsi conçu :

« Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

« La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt. »

En rappelant cette dernière clause, M. le ministre des finances me fait connaître que les agents du service actif des manufactures de l'État ont joui du transport gratuit sur les chemins de fer tant que cette administration a été réunie à celle des contributions indirectes; mais, lorsque le service des manufactures fut érigé en direction générale, ces agents se virent retirer les bons ou permis de circulation par les compagnies.

Ce n'était cependant pas une faveur qui avait été ainsi accordée aux agents des manufactures. L'État n'avait fait que les mettre en possession d'un droit résultant de la nature même de leurs fonctions et du libellé des cahiers des charges. Ces agents verbalisent, en matière de contributions indirectes; la poursuite et

la répression de la fraude et de la contrebande constitue une partie importante de leurs devoirs professionnels et nul n'ignore que les chemins de fer sont le siège d'une contrebande active en matière de tabacs, tout autant, sinon plus, qu'en toute autre matière de douanes ou de contributions indirectes. C'est donc *dans le seul intérêt du recouvrement de l'impôt* que les agents dont il s'agit ont été admis à circuler gratuitement sur les voies ferrées. Le fait de la disjonction, en 1860, du service des manufactures n'a pas pu avoir pour conséquence d'exonérer les compagnies de leurs obligations vis-à-vis des agents des tabacs, dont les attributions continuaient à être les mêmes qu'auparavant. C'est une charge à laquelle l'État les a soumises et qu'elle n'ont pas le droit de décliner.

Quoi qu'il en soit, l'administration des manufactures de l'État estimant que, si l'exercice de ce qu'elle considère comme un droit était suspendu, on ne saurait en arguer que ce droit lui-même put être périmé, se préoccupa, en présence de la situation nouvelle qui était faite à ses agents, d'établir un *modus vivendi* relativement à leur circulation par chemin de fer. Modestement rétribués pour la plupart, ces employés ne pouvaient faire d'avances de fonds pour les transports qu'ils auraient à effectuer au cours de leurs tournées. D'autre part, cette administration n'a ni caisses, ni maniement de deniers. Elle s'entendit donc avec les compagnies pour délivrer à ses agents des bulletins ou bons de circulation, de manière à éviter à ceux-ci tout déboursé onéreux. Ces bulletins sont transmis périodiquement par les compagnies à l'administration des manufactures de l'État qui rembourse, *aux prix des tarifs*, le montant du prix des places ainsi occupées par les agents des tabacs. Aucune concession ni réduction de prix n'a été faite ni même demandée, sur le tarif général applicable aux voyageurs.

Mon collègue ajoute qu'en s'abstenant ainsi de toute proposition à cet égard, l'administration des manufactures de l'État a voulu éviter qu'une concession obtenue des compagnies ne fût plus tard opposée à la revendication de ce qu'elle n'a jamais cessé de considérer comme un droit, et qu'elle tenait par là même à conserver intact.

Les motifs invoqués par M. le Ministre des finances pour faire revivre ce droit, dont l'exercice seul a été suspendu, me paraissent devoir appeler votre attention d'une manière toute particulière. La réclamation de mon collègue me semble fondée sur une saine interprétation de l'article 55 du cahier des charges

et je ne puis, dès lors, que vous inviter à délivrer aux fonctionnaires et agents du service des manufactures de l'État des permis de circulation gratuits, semblables à ceux qui sont donnés aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Je vous prie de me faire connaître, le plus tôt possible, la suite que vous aurez donnée à la présente dépêche.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics.

D. Raynal.

CHEMINS DE FER. — SERVICE DU CONTRÔLE. — RAPPORTS MENSUELS.

A M. , inspecteur général du contrôle d chemin de fer d .

Paris, le 23 février 1885.

Monsieur l'inspecteur général, aux termes de la circulaire ministérielle du 15 octobre 1881 (*), les ingénieurs en chef du contrôle et les inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale doivent adresser *directement* au ministre leurs rapports sur les plaintes en matière d'exploitation de chemin de fer.

En vue de réduire autant que possible le travail d'écriture de ces fonctionnaires, j'ai décidé qu'à l'avenir les tableaux analytiques des plaintes seront seuls transmis à l'administration supérieure avec les rapports mensuels, et que les dossiers des plaintes seront conservés dans les bureaux des inspecteurs généraux du contrôle.

Je vous prie de porter ces dispositions à la connaissance des fonctionnaires placés sous vos ordres.

Veuillez m'accuser réception de la présente circulaire.

Je vous serai d'ailleurs obligé de me faire connaître en même temps quelles sont les instructions qui ont été données dans votre service, soit par vous, soit par vos prédécesseurs, pour faire dresser en plusieurs expéditions, par les commissaires de surveillance administrative, les inspecteurs et les ingénieurs, les

---

(*) Volume de 1881, p. 395.

diverses pièces et rapports nécessaires à l'établissement des rapports mensuels, ou devant être joints à ces envois périodiques.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
Pour le Ministre et par autorisation :
Le Conseiller d'État, Directeur des chemins de fer,
G. Cendre.

NOTES SIGNALÉTIQUES. — INGÉNIEURS ET AGENTS QUITTANT LEUR SERVICE AVANT LA PRÉPARATION DES COMPTES ANNUELS DE PERSONNEL.

A M. ingénieur en chef des .

Paris, le 24 février 1885.

Monsieur l'ingénieur en chef, les circulaires des 3 mai 1856 (*) et 10 mai 1864 (**) ont signalé aux ingénieurs en chef des ponts et chaussées et des mines l'obligation de fournir des notes signalétiques sur les ingénieurs et agents qui ont quitté leur service avant la préparation des comptes annuels de personnel.

Les dispositions de ces circulaires sont fréquemment perdues de vue. Je crois donc devoir les rappeler et les confirmer.

Il importe que l'administration soit tenue régulièrement au courant de la situation des fonctionnaires de tout ordre et reçoive chaque année des renseignements précis sur le compte de chacun d'eux.

Je vous prie, en conséquence, de vouloir bien comprendre toujours dans vos notes et renseignements annuels les ingénieurs et agents qui ont quitté votre service dans le cours de l'année ou qui ont été placés sous vos ordres peu de temps avant l'époque de l'inspection générale.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
D. Raynal.

(*) Omise à sa date. Voir *infrà*, p. 58.
(**) *Idem*, p. 59.

PERSONNEL. — FEUILLES SIGNALÉTIQUES INDIVIDUELLES SUBSTITUÉES AUX TABLEAUX COLLECTIFS.

A M. , ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Paris, le 3 mai 1856 (*).

Monsieur, les notes annuelles des ingénieurs en chef et des inspecteurs généraux sur le personnel du service des ponts et chaussées sont aujourd'hui réunies dans des états collectifs, dont le dépouillement exigerait un temps considérable. Les dossiers individuels, dont ces notes devraient former la partie essentielle, restent donc fort incomplets et les recherches deviennent très longues et très difficiles lorsqu'il est nécessaire de consulter les notes d'un ingénieur ou d'un agent en remontant au delà d'un certain nombre d'années.

A ces états collectifs, que ne me paraissent offrir aucun avantage réel, j'ai pensé qu'il conviendrait de substituer à l'avenir des feuilles signalétiques individuelles, résumant d'une manière plus complète que les anciennes notes, la situation des fonctionnaires ou agents, et dont la réunions, dans les dossiers, permettra d'embrasser dans leur ensemble et à l'instant même, les différentes phases de l'existence administrative de chacun.

J'ai réuni sous une forme aussi abrégée que possible, toutes les indications qui m'ont paru devoir présenter les feuilles signalétiques. Un mot ou une courte phrase suffira presque toujours pour chacun des renseignements à fournir. Les ingénieurs en chef et les inspecteurs généraux devront d'ailleurs consigner, dans la seconde page de la feuille, tous les faits qui leur paraîtraient de nature à compléter et à expliquer, s'il est besoin, les annotations quelquefois trop laconiques de la première page. Ils y joindront une appréciation générale sur le mérite et les titres de chacun, ainsi que leurs propositions de toute nature.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-jointes les formules imprimées destinées à recevoir, pour l'année 1856, les notes signalétiques des ingénieurs, des conducteurs et des employés secondaires placés sous vos ordres. Ces formules sont en nombre suffisant pour les minutes qui resteront entre vos mains, et

(*) Omise à sa date.

pour trois expéditions, dont l'une devra être envoyée à M. le préfet et les deux autres seront remises, comme l'étaient les comptes du personnel, à M. l'inspecteur général lors de sa tournée annuelle.

Les employés secondaires étant appelés maintenant à subir les retenues et à obtenir une pension de retraite, l'administration a besoin de connaître très exactement leurs services antérieurs (civils ou militaires); il conviendra donc que les notes qui leur seront données cette année en fournissent l'état complet et régulier. Cet état servira ultérieurement de base au décompte du temps de service admissible pour la retraite. On procédera de même pour tout nouvel agent, lors de la rédaction de ses premières notes.

MM. les ingénieurs en chef ont été jusqu'ici dans l'usage de ne pas donner de notes aux agents qui ne se trouvent plus dans leur service au moment de la préparation des comptes du personnel; il en résulte qu'un agent qui a changé de service un peu avant la tournée d'inspection n'obtient de notes ni de l'ingénieur en chef qu'il vient de quitter, ni de son nouveau chef qui n'est pas encore à même de le juger. Il est indispensable que l'administration reçoive de chaque ingénieur en chef une note signalétique pour tout agent qui est resté sous ses ordres, ne fût-ce que quelques mois, depuis la dernière tournée d'inspection, et il conviendra de rappeler dans cette dernière note la cause du départ ou de la cessation de service de l'agent, en se référant, d'ailleurs, s'il y a lieu, aux rapports spéciaux précédemment transmis.

Recevez, etc.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

E. ROUHER.

NOTES SIGNALÉTIQUES. — AGENTS QUITTANT LEUR SERVICE DEPUIS LA REMISE DES DERNIERS COMPTES DU PERSONNEL.

A M. , ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Paris, le 10 mai 1864 (*)

Monsieur, il arrive fréquemment que MM. les ingénieurs en

(*) Omise à sa date.

chef ne donnent pas de notes aux conducteurs ou employés secondaires qui ne se trouvent plus dans leur service au moment de la préparation des comptes du personnel. Il en résulte qu'un agent qui a changé de service un peu avant la rédaction de ces comptes n'obtient de notes ni de l'ingénieur qu'il vient de quitter, ni de son nouveau chef, qui n'est pas encore à même de le juger.

Au moment où vont commencer les inspections annuelles, je crois devoir vous rappeler qu'il est indispensable que l'administration reçoive de chaque chef de service une note signalétique pour tout agent qui est resté sous ses ordres, ne fût-ce que pendant quelques mois, depuis la remise des derniers comptes du personnel. Il conviendra de rappeler dans cette note la cause du départ ou de la cessation du service de l'agent.

Recevez, etc.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Pour le Ministre et par autorisation :

Le Conseiller d'État, secrétaire général,

DE BOUREUILLE.

CHEMINS DE FER. — TARIFS MILITAIRES. — TRANSPORT DES OFFICIERS DE L'ARMÉE TERRITORIALE.

A MM. les administrateurs d chemin de fer de

Paris, le 28 février 1855.

Messieurs, par une dépêche du 10 mai 1884 (*), je vous ai fait connaître les motifs pour lesquels M. le Ministre de la guerre croyait devoir maintenir, concurremment avec l'instruction du 15 avril 1884, la circulaire ministérielle du 4 avril 1877, concernant le transport, au quart du tarif, des officiers de l'armée territoriale.

Depuis lors, est intervenu l'arrêté ministériel du 14 août 1884 (**), réglant l'application du tarif militaire sur les voies ferrées, arrêté dont les dispositions, et notamment l'état A', permettent aujourd'hui de rapporter la circulaire précitée du 4 avril 1877.

(*) Volume de 1884, p. 189.
(**) *Suprà*, p. 5.

En conséquence, et suivant une dépêche de M. le Ministre de la guerre en date du 19 janvier 1885, insérée au *Journal militaire officiel* (partie réglementaire n° 4 et dont vous trouverez copie ci-contre) « *les officiers de l'armée territoriale n'auront droit au quart du tarif que lorsqu'ils seront convoqués conformément aux règlements en vigueur par les généraux commandant les corps d'armée* ».

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de la présente dépêche.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
Pour le Ministre et par autorisation :
Le Conseiller d'État, Directeur des chemins de fer,
G. CENDRE.

Extrait du Journal militaire officiel.

PARTIE RÉGLEMENTAIRE.

(*Année* 1885 — *n°* 4, *page* 32.)

N° 21. — Le ministre de la guerre à MM. les gouverneurs militaires de Paris et de Lyon, les généraux commandant les corps d'armée (état-major général, 3e bureau), opérations militaires et instruction générale de l'armée. Circulaire n° 2.)

Paris, le 19 janvier 1885.

(*Au sujet des transports, par les chemins de fer, des officiers de l'armée territoriale se rendant à des réunions d'instruction.*)

Mon cher général, la circulaire ministérielle du 4 avril (*Journal militaire officiel*, partie supplémentaire, page 321) relative au transport, sur les chemins de fer, des officiers de l'armée territoriale se rendant à des réunions d'instruction est rapportée.

Les officiers de l'armée territoriale n'auront droit au quart du tarif que lorsqu'ils seront convoqués, conformément aux règlements en vigueur par les généraux commandant les corps d'armée.

Signé : LEWAL.

L'insertion au *Journal militaire officiel* tiendra lieu de notification.)

CHEMINS DE FER. — INVENTIONS. — GRILLE BOMBÉE, SYSTÈME DESGOUTTES.

A MM. les administrateurs de la compagnie d chemin de fer d .

Paris, le 28 février 1885.

Messieurs, à la suite de premiers essais entrepris notamment sur le réseau des chemins de fer de l'État, en 1880, l'attention de l'administration supérieure a été appelée, en janvier 1882, sur les avantages qu'offrirait, au double point de vue de la fumivorité et de l'utilisation économique des charbons français, l'emploi de la grille bombée, système Desgouttes, sur les locomotives.

Les résultats des essais entrepris s'étant maintenus satisfaisants sur les trois premières locomotives munies de cette grille, l'application en fut faite à trois nouvelles machines (septembre 1882).

En 1883, les essais continuèrent et furent étendus à six autres machines, à la suite d'améliorations importantes apportées à la grille Desgouttes.

Enfin, au mois d'août 1884, il fut procédé à une dernière série d'expériences qui, pour être plus décisives au point de vue de la démonstration de la possibilité d'utiliser les houilles nationales furent faites contradictoirement en présence d'un ingénieur du contrôle, d'un fonctionnaire de l'administration des chemins de fer de l'État et d'un délégué de la société propriétaire de la grille Desgouttes.

Dans son rapport du 2 décembre 1884, dont vous trouverez ci-joint extrait(*), M. l'inspecteur général du contrôle Partiot expose minutieusement les résultats de ces dernières expériences, qui ont été faites avec des charbons d'Ahun, dit tout venant à 30 p. 100 de gros seulement et renfermant 23 à 24 p. 100 de matières inertes.

D'après ce rapport, les résultats ont été concluants et tendent a démontrer qu'il y a possibilité d'employer, avec une notable économie, les charbons français de médiocre qualité, et de réduire ainsi la consommation des houilles étrangères en France.

La question envisagée à ce point de vue, a une importance

(*) *Infrà*, p. 63.

qui ne saurait vous échapper. Je crois donc devoir appeler votre attention toute particulière sur les conclusions du rapport de M. Partiot, et vous prier de me faire connaître, le plus tôt possible, la suite que vous aurez donnée à la présente communication.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
Pour le ministre et par autorisation :
Le Conseiller d'État, Directeur des chemins de fer,
G. CENDRE.

Rapport de l'Inspecteur général.

Paris, le 2 décembre 1884.

Par une dépêche en date du 20 juillet 1884, M. le ministre des travaux publics a bien voulu m'inviter à suivre les nouvelles expériences qu'il autorisait l'administration des chemins de fer de l'État à entreprendre en vue de démontrer la possibilité d'utiliser, au moyen de la grille Desgouttes, pour le chauffage des machines, les charbons français avec plus d'avantage que les charbons anglais. M. le ministre a appelé en même temps mon attention sur l'intérêt que présenterait la question au point de vue national.

Les grilles de foyer, inventées par M. Desgouttes, ancien chef de dépôt du réseau de l'État, sont bombées au milieu et présentent la forme d'une goutte de suif. Elles ont été préconisées comme procurant une fumivorité complète et une économie de combustible, et comme permettant d'éviter les incendies et d'utiliser les menus de houille. Le brevet pris par l'inventeur a été acheté par la société des grilles économiques et fumivores qui en poursuit l'application.

Des essais de la grille Desgouttes ont été entrepris, en 1880, sur le réseau de l'État et ont donné des résultats favorables. Ces expériences amenèrent l'administration de ces chemins de fer à négocier avec la société, en 1881, pour l'emploi des grilles Desgouttes; mais ces pourparlers n'ont pas abouti. M. le directeur des chemins de fer de l'État a néanmoins fait continuer les essais et s'est entendu, en février 1883, avec la société, pour étendre provisoirement l'emploi des nouvelles grilles à douze locomotives. Le service de la traction a reconnu que, pour la conduite du feu et au point de vue de la facilité de brûler une forte proportion de menus, la grille Desgouttes serait réellement avantageuse; mais il a prétendu que cet avantage était limité aux trains de marchandises marchant à moins de 40 kilomètres à l'heure, que l'économie de combustible n'avait pu être constatée parce que les pertes et les gains se produisaient alternativement, et qu'enfin l'emploi de cette grille exigeait, de la part des mécaniciens, une habitude et une adresse sur laquelle on ne peut compter dans la pratique.

Ces affirmations ont été vivement contestées par la société des grilles écono-

miques, et c'est pour arriver à des conclusions définitives que M. le ministre des travaux publics a prescrit, le 20 juillet dernier, de nouvelles expériences.

Celles-ci ont été faites entre Tours et Niort; elles ont été surveillées personnellement avec le plus grand soin par M. Brossard de Corbigny, ingénieur en chef du contrôle qui, mort subitement, n'a pas pu rendre compte de ces essais. Mais des procès-verbaux en ont été dressés contradictoirement, et il en résulte que, pour les trains de voyageurs, la pression a été maintenue entre 7 et 9 kilogrammes par centimètre carré et que, si la consommation de charbon par tonne kilométrique a été un peu plus forte qu'elle ne l'eût été avec des charbons anglais, on a pu utiliser des charbons d'Ahun contenant 24 p. 100 de matières inertes et coûtant beaucoup moins cher. Pour les trains de marchandises, la dépense en charbon n'a pu être constatée que d'une manière approximative parce que, pour deux trains sur quatre, il y avait une fuite au joint du couvercle supérieur de la boîte à tiroir, et, qu'en outre, pour tous les quatre, le réglage de la distribution laissait à désirer. En somme, la consommation par tonne kilométrique avec des charbons d'Ahun ressort à $0^k,078$ pour les trains de voyageurs et à 0,0625 pour les trains de marchandises; dans la traction normale avec des charbons anglais, elle est de $0,^k072$ pour les trains de voyageurs et de $0^k,058$ pour les trains de marchandises. Il y aurait donc une aggravation sensible de dépenses si les charbons anglais et français étaient au même prix; mais comme, à Tours, les charbons anglais coûtent 28 francs, et les charbons français $20^f,70$ seulement, on réaliserait finalement une économie d'environ 20 p. 100.

Le service de la traction n'a pas nié ces avantages, mais il a maintenu ses objections.

MM. les ingénieurs du contrôle ont exprimé l'avis que la grille Desgouttes pouvait présenter de sérieux avantages au point de vue de l'utilisation des charbons français et notamment des menus, et que les résultats constatés paraissaient compenser la nécessité d'avoir un personnel particulièrement habile pour la conduite des grilles Desgouttes. « Il y a un intérêt de premier « ordre à permettre l'utilisation des charbons français en concurrence avec les « charbons étrangers, » dit M. l'ingénieur en chef Thévenet, « et cette consi- « dération jointe à l'économie réalisée vaut bien qu'on constitue, si cela est « nécessaire, un personnel spécialement apte à la conduite de nouveaux appa- « reils; il est probable qu'une pratique de quelques mois, dans une exploita- « tion continue et uniforme, suffirait pour donner aux agents actuels de la trac- « tion l'expérience et les qualités spéciales qu'exigent ces appareils, sans que « leur recrutement en soit rendu plus difficile, et par conséquent plus onéreux. » M. Thévenet conclut en demandant que l'on prescrive l'emploi régulier des nouvelles grilles pour des trains de marchandises, pendant plusieurs mois, sur une section du réseau de l'Etat.

Les observations de MM. les ingénieurs du contrôle me semblent parfaitement justes, mais je ne puis adopter complètement leurs conclusions. Les expériences faites par ordre de M. le ministre des travaux publics me paraissent concluantes pour les locomotives, et, dans le cours de leurs rapports, MM. les ingénieurs disent que des essais faits pour des machines fixes à la

fabrique d'armes de Tulle et à une machine de l'administration des postes et télégraphes ont également constaté une assez forte économie ; les grilles sont à l'essai depuis 1880 et les expériences prescrites l'ont été pour arriver à une conclusion définitive ; celles-ci permettent d'y parvenir et je ne crois pas qu'il convienne de les prolonger davantage, comme le voudrait M. l'ingénieur en chef du contrôle. Il est certain que les grilles Desgouttes permettent d'obtenir une sérieuse économie en employant des charbons français, et je propose, en conséquence, d'en recommander l'emploi pour ces charbons et dans les conditions où elles ont été expérimentées en août dernier.

Paris, le 2 décembre 1884.

L'Inspecteur général,
PARTIOT.

JURISPRUDENCE.

ÉTABLISSEMENT THERMAL. — IRRUPTION DES EAUX DU CANAL DE LA DURANCE DANS LES SOURCES MINÉRALES. — DISCRÉDIT ET DÉPRÉCIATION DE L'ÉTABLISSEMENT. — DOMMAGE. — DROIT A INDEMNITÉ.

1° *Arrêt au contentieux*, du 31 *mai* 1878, *relatif à la mission à donner aux experts.*

(EXTRAIT.)

La demande d'indemnité formée par le sieur Ziem devant le Conseil de préfecture était fondée sur ce que les sources minérales de l'établissement des Camoïns, dont il est propriétaire, avaient été envahies par les eaux du canal de la Durance, à la suite de la rupture d'une des branches de ce canal appartenant à la ville de Marseille, et sur ce que cet accident était la cause du discrédit dans lequel était tombé l'établissement thermal de Camoïns. Il résultait des termes de l'arrêté attaqué que le Conseil de préfecture avait limité la mission des experts à l'examen du dommage causé par l'envahissement des eaux du canal, le 5 mai 1875, et avait considéré comme n'étant pas de nature à donner lieu à indemnité et ne devant pas être renvoyé à l'expertise la réclamation, en tant qu'elle avait pour objet d'obtenir la réparation du préjudice causé par le discrédit dans lequel était tombé l'établissement thermal.

Ce chef de la demande tendait, en réalité, à obtenir une indemnité à raison de la dépréciation que l'établissement thermal aurait éprouvée par suite de l'accident survenu au canal de la Durance. L'expertise seule pouvait établir si la dépréciation subie par l'établissement des Camoïns était la conséquence du fait de la ville de Marseille et était de nature à ouvrir un droit à indemnité ; dès lors le conseil de préfecture aurait dû par application de l'article 56 de la loi du 16 décembre 1807, renvoyer

à l'expertise préalable la réclamation du sieur Ziem dans son ensemble.

2° *Arrêt au contentieux, du* 18 *juillet* 1884, *appréciant les indemnités dues au propriétaire et au locataire de l'établissement thermal.*

(EXTRAIT.)

En ce qui concerne l'indemnité allouée au sieur Ziem :

Il résulte de l'instruction, et notamment du rapport d'expertise, que, par suite d'un vice de construction du canal de Marseille, des ruptures se sont produites à diverses reprises, depuis l'année 1870 jusqu'en 1881, dans la partie de la rigole située au droit de l'établissement thermal de Camoïns; qu'après chaque effondrement, la source sulfureuse s'est trouvée momentanément envahie par les eaux provenant du canal; que ces accidents répétés ont eu pour effet d'éloigner une partie de la clientèle de l'établissement et de causer un dommage au sieur Ziem ; ainsi la ville de Marseille n'est pas fondée à soutenir qu'elle n'est tenue à aucune indemnité envers ledit sieur Ziem à raison des faits ci-dessus relatés.

Mais l'indemnité allouée au sieur Ziem par l'arrêté attaqué et fixée conformément à l'avis des experts à la somme de 60,007f,52, se compose : 1° d'une indemnité annuelle à raison de la dépréciation locative de l'établissement thermal de Camoïns pendant l'année 1870 et pendant les années 1874 et suivantes jusqu'au 1er janvier 1881, ladite indemnité montant à 25.545 fr.; 2° d'une indemnité de 34.462f,52 à raison de la dépréciation permanente dudit établissement.

En ce qui touche l'indemnité annuelle :

Il résulte de l'instruction que les accidents survenus au canal de Marseille n'ont pas été la cause unique de l'altération de la source minérale; les irrigations pratiquées par les propriétaires voisins des bains de Camoïns ont contribué aux infiltrations d'eau douce qui ont appauvri ladite source; dès lors, la totalité du dommage ne saurait être mise à la charge de la ville de Marseille et il y a lieu de réduire l'indemnité allouée de ce chef au sieur Ziem par l'arrêté attaqué; dans les circonstances de l'affaire, il sera fait une juste appréciation de ladite indemnité en la fixant au chiffre de 15.000 francs.

En ce qui touche l'indemnité de 34.462f,52, *pour une dépréciation permanente de l'établissement :*

Il résulte de l'instruction, et il n'est pas contesté par le sieur Ziem, que des travaux ont été récemment exécutés par la ville de Marseille en vue de consolider et de rendre complètement étanche la partie de la rigole située au droit de l'établissement; ces travaux peuvent faire cesser dans l'avenir le dommage dont se plaint le propriétaire des bains de Camoïns; dès lors, le requérant ne saurait prétendre à une indemnité représentant une dépréciation définitive de sa propriété, mais il y a lieu seulement de réserver ses droits pour le cas où les travaux dont il s'agit n'auraient pas pour effet de protéger la source contre l'irruption des eaux du canal.

D'autre part, il y a lieu de tenir compte au requérant des dommages qui ont pu résulter pour lui, depuis l'année 1881, de l'éloignement de la clientèle provenant des faits antérieurs et qu'il sera fait une équitable appréciation de ces dommages, en allouant de ce chef au sieur Ziem une indemnité de 6.000 francs.

En ce qui concerne l'indemnité allouée au sieur Benito Ribot :

Il résulte de l'instruction que si les recettes de l'établissement thermal se sont progressivement abaissées pendant la durée du bail du sieur Ribot, les recettes de l'hôtel et du restaurant n'ont pas été sensiblement inférieures à celles des exploitations précédentes; c'est à tort qu'il n'a pas été tenu compte de cette circonstance dans l'évaluation de la somme allouée au sieur Ribot par l'arrêté attaqué; il y a lieu, dès lors, de réduire ladite indemnité et il en sera fait une exacte appréciation en la fixant au chiffre de 6.000 francs.

Sur les intérêts:

Le sieur Ziem a demandé pour la première fois les intérêts le 27 décembre 1882 dans son mémoire en défense devant le Conseil d'État; il y a lieu, dès lors, de les lui allouer seulement à partir de cette date.

Le sieur Ribot a demandé les intérêts le 25 novembre 1878 dans son mémoire introductif d'instance devant le Conseil de préfecture, et il y a lieu de les lui allouer à partir de ladite date.

Sur les intérêts des intérêts :

Le sieur Ribot a demandé pour la première fois les intérêts des intérêts le 27 décembre 1882; à cette époque, il lui était dû plus d'une année d'intérêts, et il y a lieu, par suite, de lui accorder les intérêts des intérêts à partir de cette date.

A la date du 27 décembre 1882, à laquelle le sieur Ziem a,

pour la première fois, demandé les intérêts des intérêts, il ne lui était pas dû d'intérêts, mais le sieur Ziem a demandé une seconde fois les intérêts des intérêts dans un mémoire en réplique, le 6 février 1884; il lui était dû à cette époque plus d'une année d'intérêts, et il y a lieu, dès lors, de lui allouer les intérêts des intérêts à partir de cette dernière date.

MINES. — CARACTÈRE D'UN RÈGLEMENT INTÉRIEUR APPROUVÉ PAR LE PRÉFET.

I. *Jugement du tribunal de Valenciennes du* 30 *novembre* 1883 (affaire JOUGLET).

(EXTRAIT.)

Il résulte de l'instruction faite à l'audience et des débats, que Jouglet (Augustin), ouvrier mineur, a, le 23 mai 1883, à Hérin, malgré la défense qui lui en avait été faite, ouvert sa lampe dans une fosse grisouteuse; qu'il n'est résulté de ce fait, ni blessures pour les ouvriers avec lesquels il travaillait, ni mort d'homme.

Il s'agit donc de rechercher si le fait imputé à Jouglet, tombe sous l'application des lois actuelles comme le prétend le ministère public, ou si, au contraire, quelque blâmable qu'il soit, comme le prétend Jouglet, il doit rester impuni.

Jouglet est poursuivi comme ayant contrevenu à un arrêté préfectoral réglementant l'exploitation des mines grisouteuses; la validité de cet arrêt étant contestée par le prévenu, il est important de rechercher si, oui ou non, cet arrêté peut avoir force exécutoire et si, par suite de ses dispositions, il est de nature à faire prononcer une peine correctionnelle contre Jouglet.

Pour juger de la validité de cet arrêté, validité dont peut connaître l'autorité judiciaire sans qu'il y ait de sa part violation de la loi, il importe de rechercher dans quelques formes et à la suite de quelles formalités ces arrêtés peuvent avoir force exécutoire.

Les règles tracées à ce sujet sont édictées par l'article 4 du décret du 3 janvier 1813, ainsi conçu. . . . . ;

Il n'appert pas des pièces produites que les dispositions de l'article 4 du décret du 3 janvier 1813 aient été observées; il en résulte, au contraire, que ces formalités ont été négligées.

En effet, le règlement est signé de M. Guary, directeur des

mines d'Anzin, au lieu de l'être par M. le préfet; il est visé et approuvé par le conseiller de préfecture remplaçant le préfet du Nord; mais rien ne prouve qu'il ait été soumis ensuite au conseil des mines et approuvé par le ministre des travaux publics, ce qui l'eût rendu exécutoire.

Si l'on peut considérer d'une part ce règlement, qui a été fait par un patron vis-à-vis de ses ouvriers, qui a été visé et approuvé par le représentant du préfet du Nord, comme ne contenant rien de contraire à l'ordre public, comme liant le patron à l'ouvrier en ce qui touche les rapports disciplinaires qui peuvent exister entre eux, on ne peut d'autre part donner toutefois à ce règlement une force exécutoire puisqu'il n'a pas été fait par le préfet, comme le veut la loi, et approuvé ensuite, après l'avis du conseil des mines, par le ministre des travaux publics.

Les lois pénales sont de droit étroit et leurs dispositions ne peuvent être étendues à d'autres faits que ceux qu'elles ont prévus.

Les tribunaux ne peuvent prononcer de peine contre des prévenus que lorsqu'il est manifestement établi qu'ils ont contrevenu aux dispositions pénales, légalement et régulièrement faites par les pouvoirs compétents.

Il n'apparaît pas qu'il en soit ainsi dans l'espèce; au moins il y a doute sur le point de savoir si l'acte commis par Jouglet, quelque blâmable qu'il soit, tombe sous l'application de la loi pénale.

Par ces motifs, le tribunal dit que l'acte commis par Jouglet ne lui paraît pas tomber sous l'application des dispositions du décret du 3 janvier 1813; en conséquence acquitte ledit Jouglet des poursuites exercées contre lui et le renvoie des fins de la plainte sans frais.

II. *Arrêt rendu, le 5 mars 1884, par la Cour d'appel de Douai, dans l'affaire qui est l'objet du jugement précédent.*

(EXTRAIT.)

Le décret du 3 janvier 1813, contenant les dispositions de police relatives à l'exploitation des mines en ses articles 30 et 31 qualifie contravention et soumet à une répression pénale, tout acte de désobéissance commis par un ouvrier envers le chef des travaux contre « l'ordre établi », si cette désobéissance a compromis la sécurité des personnes et des choses sans avoir été pourtant suivi d'accident.

L'article 30 sus-visé n'ayant pas défini la situation qu'il dénomme « ordre établi », il appartient aux tribunaux de déterminer par voie d'interprétation les éléments constitutifs d'une telle situation.

En tenant compte, pour les concilier entre eux, des droits appartenant aux exploitants pour la réglementation de l'ordre du travail de leurs ouvriers et des pouvoirs de surveillance générale attribués sur l'exploitation des mines, à l'administration préfectorale par la loi du 21 avril 1810, il y a lieu de considérer comme constituant suffisamment « l'ordre établi » dans une exploitation minière, toutes prescriptions réglementaires édictées en vue d'assurer la sécurité du travail, par les directeurs de cette exploitation alors que ces prescriptions, soumises au contrôle de l'autorité préfectorale, ont été sanctionnées par son approbation.

Aucune disposition légale ne soumet cette sanction à une forme sacramentelle, elle peut résulter d'un simple visa approbatif apposé par le préfet aux règlements présentés par les chefs des travaux d'exploitation.

Il n'est pas nécessaire, comme le prétend à tort le prévenu, que le règlement établissant l'ordre du travail, émane directement du préfet sous forme d'arrêté, pris par lui dans les conditions prescrites par l'article 4 du décret sus-visé du 3 janvier 1813.

Cette nécessité ne ressort point du texte de cet article édicté en vue d'une situation particulière spécifiée en l'article 3 qui le précède; elle ne résulte pas davantage des autres dispositions du décret dont il s'agit.

Il existe affiché dans tous les chantiers de la compagnie des mines d'Anzin un règlement établissant l'ordre à observer par les ouvriers au service de cette Compagnie, dans l'exécution des travaux qui leur sont confiés en vue d'assurer la sécurité de ces travaux.

Ce règlement, rédigé et signé à la date du 9 décembre 1880, par le directeur général chef des travaux de la Compagnie, a été vu et approuvé par M. le préfet du Nord, le 14 août 1882 et porte mention de cette approbation.

Ces prescriptions constituent donc au regard des ouvriers d'Anzin « l'ordre établi », dans le sens de l'article 30 du décret de 1813.

Il est ordonné par ce règlement à tout ouvrier travaillant dans une mine grisouteuse de se munir d'une lampe de sûreté close

par un mode spécial de fermeture qu'il est tenu de faire vérifier avant sa descente et auquel il est interdit de toucher.

Il est fait en outre défense formelle à cet ouvrier d'ouvrir sa lampe dans les travaux intérieurs de la mine.

Il résulte de l'information et des débats, que le 23 mai 1883, Jouglet étant descendu comme herscheur dans la fosse d'Hérin, une des plus grisouteuses de la région du Nord, muni d'une lampe de sûreté dont la fermeture a été reconnue en bon état au moment de la descente a, dans le fond de ladite fosse, volontairement dévissé le fond de sa lampe et en a mis la flamme à feu nu.

Ce fait accompli par Jouglet au mépris des prohibitions du règlement sus-mentionné qu'il a avoué connaître, constitue de sa part une désobéissance contre le chef des travaux envers l'ordre établi.

Cette désobéissance en raison de l'abondance de grisou existant dans la fosse d'Hérin était de nature à compromettre la sûreté des personnes et des choses.

Elle n'a pourtant point été suivie d'accident.

Jouglet en agissant ainsi qu'il l'a fait s'est rendu coupable de la contravention prévue par les articles 30 et 31 combinés du décret du 3 janvier 1813, et réprimée par l'article 96, titre X, de la loi du 21 avril 1810.

En ce qui concerne la peine encourue, la rédaction obscure de l'article 96 sus-visé permet de douter si, en l'édictant, le législateur a eu l'intention d'étendre la peine d'emprisonnement qu'il prononce aux contraventions tombant pour la première fois sous son application ou, au contraire, de réserver cette peine à titre d'aggravation aux seules contraventions constituant le prévenu en état de récidive.

Ce doute doit profiter à Jouglet et commande en sa faveur l'interprétation de la loi la moins rigoureuse.

Pour ces motifs, la Cour dit mal jugé, bien appelé.

En conséquence met le jugement dont est appel à néant.

Et faisant droit aux réquisitions de M. le procureur général,

Déclare Jouglet convaincu d'avoir à Hérin, le 23 mai 1883, par désobéissance envers le chef des travaux de la compagnie d'Anzin, contre l'ordre établi, compromis la sûreté des personnes et des choses. . . . .

Le condamne par corps à 100 francs d'amende et aux dépens de première instance et d'appel.

PERSONNEL.

ORGANISATION DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Décret du 28 *janvier.* — La direction des cartes, plans et archives et de la statistique graphique au ministère des travaux publics a été supprimée à dater du 1er mars 1885.

Idem. — La direction de la comptabilité au ministère des travaux publics a été supprimée à dater du 1er mars 1885.

Les services de la comptabilité sont rattachés à la même date à la direction du personnel et du secrétariat, pour former une direction du personnel, du secrétariat et de la comptabilité.

Le Président de la République française,

Sur la proposition du ministre des travaux publics,

Vu l'article 16 de la loi de finances du 30 décembre 1882, ainsi conçu « Avant le 1er janvier 1884, l'organisation centrale de chaque ministère sera réglée par un décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique et inséré au *Journal officiel.* Aucune modification ne pourra être apportée que dans la même forme et avec la même publicité » ;

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

TITRE Ier. — ORGANISATION GÉNÉRALE.

Art. 1er. L'administration centrale du ministère des travaux publics comprend trois directions, indépendamment du cabinet du ministre, et, le cas échéant, de celui du sous-secrétaire d'État. Le nombre et les attributions des divisions et des bureaux dont se composent le cabinet et les directions, ainsi que le nombre des chefs de division, chefs et sous-chefs de bureau sont fixés conformément au tableau ci-après :

DÉSIGNATION.		DIRECTEURS.	CHEFS de division.	CHEFS de bureau.	SOUS-CHEFS de bureau.
CABINET DU MINISTRE.					
Bureau du cabinet et de l'enregistrement (1)		»	»	»	1
DIRECTION DU PERSONNEL, DU SECRÉTARIAT ET DE LA COMPTABILITÉ.					
1re division	1er bureau. — Administration centrale. — Ingénieurs. — Écoles		1	1	1
	2e bureau. — Conducteurs des ponts et chaussées et gardes-mines. — Agents inférieurs			1	1
	3e bureau. — Secrétariat-bibliothèque. — Service central d'expéditions et d'autographies			1	2
2e division	1er bureau. — Indemnités. — Pensions. — Secours.		1	1	1
	2e bureau. — Frais fixes et de tournées. — Contrôles du personnel	1		1	1
	3e bureau. — Service intérieur. — Archives.			1	2
3e division (comptabilité)	1er bureau. — Écriture centrale et ordonnancement. — Caisse		1	1	2
	2e bureau. — Budget et contrôle des dépenses du personnel			1	1
	3e bureau. — Comptabilité des ponts et chaussées et des mines			1	1
DIRECTION DES ROUTES, DE LA NAVIGATION ET DES MINES.					
Division des routes et ponts	1er bureau. — Routes nationales		1	1	1
	2e bureau. — Routes départementales. — Police du roulage. — Tramways			1	1
Division de la navigation	1er bureau. — Ports maritimes. — Phares et balises.			1	1
	2e bureau. — Rivières navigables et flottables.	1	1	1	2
	3e bureau. — Canaux de navigation			1	1
Division des mines	1er bureau. — Mines		1	1	1
	2e bureau. — Statistique de l'industrie minérale et des appareils à vapeur			1	1
DIRECTION DES CHEMINS DE FER.					
1re division, des études et travaux	1er bureau. — Déclarations d'utilité publique et concessions. — Chemins d'intérêt local		1	1	1
	2e bureau. — Travaux sur les chemins non concédés et sur les réseaux d'Orléans et du Midi.			1	2
2e division, des études et travaux	1er bureau. — Travaux sur les réseaux du Nord, de l'Est et de l'Ouest, et sur les réseaux secondaires.		1	1	1
	2e bureau. — Travaux sur le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée et sur les réseaux algériens			1	1
Division de l'exploitation	1er bureau. — Exploitation commerciale.	1	1	1	2
	2e bureau. — Exploitation technique.			1	2
	3e bureau. — Rapports avec les autres départements ministériels. — Conventions internationales. — Services extérieurs des compagnies. — Inventions			1	2
Division du contrôle des comptes des compagnies et de la statistique	1er bureau. — Contrôle des comptes des compagnies.		1	1	1
	2e bureau. — Statistique des chemins de fer.			1	1
Totaux		3	10	25	34

(1) Le bureau est placé sous la direction immédiate du chef du cabinet.

Le nombre des rédacteurs ne peut dépasser 92 et celui des expéditionnaires 96, y compris les stagiaires.

Des conducteurs des ponts et chaussées et des gardes-mines peuvent être chargés temporairement des fonctions de rédacteur ou d'expéditionnaire; leur nombre est compris dans celui des effectifs ci-dessus déterminés.

Ils conservent leur grade, leur titre et leur traitement.

Le nombre des huissiers, concierges et autres gens de service est limité à 65.

La répartition de ce personnel dans les directions, divisions et bureaux est faite par arrêté ministériel.

Art. 2. Le cabinet et le secrétariat particulier du ministre, et, le cas échéant, ceux du sous-secrétaire d'État, peuvent être constitués au moyen de personnes étrangères à l'administration centrale.

Ces personnes reçoivent, s'il y a lieu, une allocation dont le chiffre est arrêté par le ministre, dans la limite du crédit dont il dispose. Elles ne peuvent être admises dans le personnel de l'administration centrale que conformément aux règles établies par les articles 8 et suivants.

Lorsque des fonctionnaires ou employés de l'administration centrale font partie du cabinet ou du secrétariat particulier du ministre ou du sous-secrétaire d'État, ils continuent à compter dans l'effectif général et ne peuvent être remplacés que par intérim dans leur emploi antérieur.

Art. 3. En dehors des emplois prévus au tableau de l'article premier, le ministre peut attacher à la direction des chemins de fer deux agents commerciaux pris en dehors des règles établies par les articles 8 et suivants, mais les titulaires de ces emplois ne pourront occuper aucun autre emploi dans les services de l'administration centrale.

Art. 4. Les traitements et les classes du personnel de l'administration centrale sont fixés comme il suit :

Directeurs		16.000 à 18.000 fr.
Chefs de division	1re classe	15.000
	2e classe	13.000
	3e classe	11.000
	4e classe	9.000
Chefs de bureau	1re classe	9.000
	2e classe	8.000
	3e classe	7.000
	4e classe	6.000

Agents commerciaux		6.000 à 8.000
Sous-chefs de bureau	1re classe	6.000
	2e classe	5.500
	3e classe	5.000
	4e classe	4.500
	5e classe	4.000
Rédacteurs	1re classe	4 000
	2e classe	3.600
	3e classe	3.200
	4e classe	2.800
	5e classe	2.400
	6e classe	2.000
	Stagiaires	1.800
Expéditionnaires	1re classe	3.000
	2e classe	2.700
	3e classe	2.400
	4e classe	2.100
	5e classe	1.800
	6e classe	1.500
	Stagiaires	1.500
Huissiers, concierges et autres gens de service.		1.300 à 2.200

Le traitement des expéditionnaires de 1re classe ayant vingt ans de service peut, par exception, être élevé à 3.600 francs.

Les avancements en classe ne peuvent avoir lieu que dans les limites du crédit porté au budget et après avis du conseil des directeurs, conformément à l'article 16 ci-après.

Art. 5. Nul fonctionnaire ou employé de l'administration centrale ne peut être rétribué que sur les crédits portés au budget au chapitre du personnel de l'administration centrale.

Art. 6. Il est institué, sous la présidence du ministre ou du sous-secrétaire d'État, et, en son absence, d'un directeur délégué, un conseil des directeurs composé des directeurs et du chef de cabinet du ministre.

Le conseil délibère sur les matières qui lui sont déférées par le présent règlement ou renvoyées par le ministre.

Art. 7. Les directeurs sont nommés par décret du Président de la République, sur la proposition du ministre. Tous les autres fonctionnaires ou employés de l'administration centrale sont nommés par arrêté du ministre, dans les conditions prévues au titre II du présent décret.

TITRE II. — RECRUTEMENT, AVANCEMENT ET DISCIPLINE DU PERSONNEL DE L'ADMINISTRATION CENTRALE.

Art. 8. Le personnel des rédacteurs se recrute par la voie du

concours. Il en est de même de celui des expéditionnaires, sous réserve des droits attribués par la loi aux sous-officiers.

Le programme et les conditions du concours, ainsi que la liste des candidats admis à y prendre part, sont arrêtés par le ministre.

Les candidats doivent être Français ou naturalisés Français et avoir accompli leur dix-huitième année au moins et leur trentième année au plus le 1er janvier de l'année pendant laquelle s'ouvre le concours.

Cette dernière limite est reportée à trente-cinq ans pour les fonctionnaires et agents relevant du ministère des travaux publics et comptant au moins cinq années de service susceptibles de leur constituer des droits à une pension de retraite.

Les candidats à l'emploi de rédacteur doivent produire un diplôme de bachelier ès lettres ou ès sciences. Sont toutefois dispensés de cette condition : 1° les conducteurs des pont et chaussées et les gardes-mines ayant cinq années de service en cette qualité; 2° les expéditionnaires comptant cinq années de service.

Art. 9. La liste des candidats reçus au concours est dressée par ordre de mérite et soumise au ministre, qui pourvoit ensuite aux emplois vacants suivant l'ordre du classement.

Art. 10. Nul ne peut entrer dans l'administration centrale qu'après un stage d'un an. L'année expirée, le chef du service auquel les stagiaires sont attachés présente sur leur aptitude, leur conduite et leur manière de servir, un rapport au ministre qui les nomme, s'il y a lieu, titulaires à la dernière classe de leur emploi. Les stagiaires non commissionnés cessent immédiatement leur service, sans avoir droit à aucune indemnité de licenciement.

Les fonctionnaires et agents relevant du ministère des travaux publics et comptant au moins une année de service sont dispensés du stage.

Art. 11. Toute nomination à un emploi se fait à la dernière classe de cet emploi.

Toutefois, les conducteurs des ponts et chaussées ou gardes-mines et les expéditionnaires admissibles à l'emploi de rédacteur et dispensés du stage sont immédiatement nommés à la classe qui leur assure un traitement au moins équivalent à celui de leur emploi antérieur, augmenté, pour les conducteurs et gardes-mines, de l'indemnité de résidence à Paris.

Art. 12. L'avancement dans le personnel de l'administration centrale a lieu au choix.

Art. 13. L'avancement de classe a lieu d'une classe à la classe immédiatement supérieure.

Nul ne peut être promu à une classe supérieure s'il n'a au moins deux années d'exercice dans la classe qu'il occupe ; les sous-chefs de bureau, les chefs de bureau et les chefs de division ne peuvent être nommés à la 1re classe de leur emploi qu'à la condition d'avoir au moins trois années de 2e classe et, en outre, de compter respectivement 15, 20 ou 25 ans de services.

Art. 14. Les sous-chefs de bureau sont pris parmi les rédacteurs appartenant au moins à la 4e classe et parmi les conducteurs des ponts et chaussées et gardes-mines appartenant au moins à la 2e classe et comptant deux années de service dans l'administration centrale.

Les chefs de bureau sont pris parmi les sous-chefs appartenant au moins à la 3e classe et les chefs de division parmi les chefs de bureau appartenant au moins à la 2e classe.

Art. 15. Les chefs et employés de l'administration centrale peuvent être mis en disponibilité :

1° Par défaut d'emploi ;

2° Pour cause de maladie ou d'infirmités temporaires.

Ils ont droit à la moitié du traitement affecté à leur grade; ils peuvent obtenir les deux tiers de ce traitement lorsque la disponibilité a pour cause le défaut d'emploi.

Art. 16. Un tableau général d'avancement est dressé à la fin de chaque année par le ministre, après avis du conseil des directeurs. Ce tableau n'est valable que pour l'année suivante; il comprend un nombre de candidats double de celui des vacances à prévoir dans chaque emploi et chaque classe pendant le cours de l'année suivante.

Aucun employé ne peut recevoir un avancement de classe ou d'emploi, s'il n'est porté sur ce tableau.

En cas de vacance imprévue, que la situation du tableau ne permet pas de remplir, le ministre y pourvoit directement, après avis du conseil des directeurs.

Si, dans quelque circonstance extraordinaire, il y a lieu de faire une exception en faveur d'un candidat non porté au tableau et dont les services méritent une récompense immédiate, cette exception doit être l'objet d'une décision spéciale et motivée du ministre.

Art. 17. Les mesures de discipline applicables aux fonctionnaires ou employés de l'administration centrale sont :

La réprimande;

La radiation du tableau d'avancement;

La retenue du traitement n'excédant pas la moitié de ce traitement ni la durée de deux mois ;

Le retrait d'emploi sans traitement;

La révocation.

Ces peines sont prononcées par le ministre : la première et la troisième sur le rapport du directeur compétent, les trois autres après avis du conseil des directeurs et l'agent entendu dans ses moyens de défense ou dûment appelé. Dans ce dernier cas, le procès-verbal de la séance dans laquelle l'agent a comparu, ou, s'il y a lieu, sa défense écrite, accompagne nécessairement le rapport soumis au ministre par le conseil. Les arrêtés de révocation sont motivés et visent l'avis du conseil.

La révocation des directeurs ne peut être prononcée que par décret du président de la République.

TITRE III. — DISPOSITIONS DIVERSES.

Art. 18. Avec l'assentiment du ministre et après avis du directeur compétent, des permutations peuvent s'effectuer entre les employés de l'administration centrale du ministère des travaux publics et ceux des administrations centrales des autres ministères.

Les permutants qui entrent ainsi au ministère des travaux publics ne peuvent y prendre un emploi supérieur à celui des employés avec lesquels ils changent de position. Ils prennent rang, dans leur emploi et dans leur classe, du jour de leur admission.

Art. 19. Les rédacteurs et les expéditionnaires appelés au service militaire sont remplacés dans l'effectif.

Ils sont appelés à remplir les premières vacances qui se produisent après leur libération, s'ils en ont fait la demande dans les trois mois qui suivent leur libération. Le temps passé sous les drapeaux n'est pas compté aux stagiaires dans la durée de leur stage, mais il peut être compris dans le temps de service exigé pour l'avancement des titulaires.

Le ministre, après avis du conseil des directeurs, peut refuser la réadmission dans l'administration centrale aux employés dont la feuille de punitions militaires constate des fautes graves.

Art. 20. A titre transitoire, les chefs et employés dont l'emploi se trouve supprimé par le présent décret, et qui n'auraient pas droit à une pension de retraite, pourront temporairement être maintenus en fonctions en attendant que des vacances se produisent dans d'autres services.

Art. 21. Sont et demeurent abrogées toutes dispositions contraires au présent décret.

Art. 22. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Journal officiel* et au *Bulletin des lois.*

Fait à Paris, le 27 mars 1885.

JULES GRÉVY.

Par le Président de la République :

Le Ministre des travaux publics,

D. RAYNAL.

Décret du 10 *avril.* — M. Picard (Alfred), conseiller d'État, en service ordinaire, est nommé directeur des chemins de fer, en remplacement de M. Cendre, appelé à d'autres fonctions.

I. — Ingénieurs.

PROMOTIONS.

Décret du 23 *janvier.* — Sont nommés ingénieurs en chef de 2ᵉ classe, pour prendre rang à dater du 1ᵉʳ janvier 1885, les ingénieurs ordinaires de 1ʳᵉ classe dont les noms suivent :

MM. Clérault.
Heurteau.

Décret du 18 *avril.* — M. Haton de la Goupillière, ingénieur en chef de 1ʳᵉ classe, membre de l'Institut, est nommé inspecteur général de 2ᵉ classe, pour prendre rang à dater du 16 avril.

CONGÉS RENOUVELABLES.

15 *janvier.* — M. Coince, ingénieur en chef de 2ᵉ classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester, en qualité de directeur, au service de la société des mines de fer de l'Anjou et des forges de Saint-Nazaire.

15 *janvier.* — M. Leseure, ingénieur en chef de 2ᵉ classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester, en qualité de directeur, au service de la compagnie des fonderies et forges de l'Horme.

28 *janvier.* — M. de Cizancourt, ingénieur en chef de 1ʳᵉ classe,

est maintenu provisoirement dans la situation de congé renouvelable et autorisé à rester attaché au service de la société des mines et fonderies de Santander et Quiros, jusqu'à l'achèvement des travaux entrepris sous sa direction.

28 *janvier*. — M. Mussy, ingénieur en chef de 2e classe en congé renouvelable, précédemment attaché au service de la société des forges et fonderies de Châtillon et Commentry, est autorisé à entrer au service de la société des aciéries de Longwy, en qualité de directeur.

DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du ministre de l'instruction publique et des beaux-arts, du 12 janvier, appelant les membres du corps de mines, ci-après désignés, à faire partie de la commission instituée à l'effet d'examiner l'opportunité et les conséquences de l'extension du système décimal aux mesures de l'espace angulaire et du temps :

MM. de Chancourtois, inspecteur général de 1re classe;
Phillips, membre de l'Institut, inspecteur général de 2e classe;
Noblemaire, ingénieur en chef de 2e classe, directeur général des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée;
Cornu, membre de l'Institut, ingénieur en chef de 2e classe;
Jordan, membre de l'Institut, ingénieur ordinaire de 1re classe.

Décret du 4 février. — Une chaire spéciale d'économie politique est créée à l'école nationale supérieure des mines.

5 *février*. — Les arrondissements administratifs de Saint-Omer et de Saint-Pol sont distraits du sous-arrondissement minéralogique d'Amiens et rattachés au sous-arrondissement minéralogique d'Arras.

12 *février*. — MM. Lévy (Michel), ingénieur en chef de 2e classe, et Bertrand, ingénieur ordinaire de 1re classe, attachés au service de la carte géologique détaillée de la France, sont autorisés à s'absenter, — M. Lévy, pendant un mois, et M. Bertrand, pendant deux mois, à dater du 15 février, — en vue de prendre part aux travaux d'une commission chargée, par l'Académie des sciences, d'étudier en Andalousie les régions éprouvées par les récents tremblements de terre.

13 *février*. — M. Cheysson, ingénieur en chef de 1re classe des ponts et chaussées, est nommé professeur du cours d'économie politique à l'école nationale supérieure des mines.

Arrêté du ministre du commerce, du 21 février, appelant à faire partie du conseil supérieur de statistique institué auprès de son département, M. Keller, ingénieur en chef de 2e classe,

chargé du service de la statistique de l'industrie minérale et des appareils à vapeur.

12 *mars.* — M. Daubrée, inspecteur général de 1re classe, précédemment admis à faire valoir ses droits à la retraite, est maintenu dans les fonctions de membre de la commission spéciale de la carte géologique détaillée de la France.

Idem. — M. Liébaut, vice-président de la chambre syndicale des mécaniciens, chaudronniers, fondeurs, est nommé membre de la commission centrale des machines à vapeur, en remplacement de M. Féray, dont la démission est acceptée.

30 *mars.* — M. Ichon, ingénieur ordinaire de 2e classe, est chargé d'une mission temporaire en Allemagne ayant pour objet l'étude de l'application des lois sur les assurances des ouvriers contre les maladies et les accidents.

6 *avril.* — M. de Freycinet, inspecteur général de 2e classe, sénateur, est nommé ministre des affaires étrangères.

23 *avril.* — M. Peschart d'Ambly, inspecteur général de 2e classe, actuellement chargé de la division minéralogique du Sud-Ouest, est chargé de la division minéralogique du Nord-Est, en remplacement de M. Jutier, décédé.

Idem. — M. Haton de la Goupillière, inspecteur général de 2e classe, est chargé de la division minéralogique du Sud-Ouest, en remplacement de M. Peschart d'Ambly, appelé à un autre service.

M. Haton de la Goupillière conserve, d'ailleurs, ses fonctions de professeur du cours d'exploitation des mines et machines à l'école nationale supérieure des mines.

DÉCÈS.

15 *décembre* 1884. — M. Debette, ingénieur en chef de 1re classe, en retraite.

8 *avril.* — M. Jutier, inspecteur général de 2e classe.

II. — Gardes-mines.

NOMINATIONS.

8 *janvier.* — M. Abadie (Isidore), candidat déclaré admissible à la suite du concours de 1884, est nommé garde-mines de 4e classe

et attaché, en cette qualité, au service du sous-arrondissement minéralogique de Rodez, dans le département de l'Aveyron, à la résidence de Rodez.

9 *février*. — M. Mähl, candidat déclaré admissible à la suite du concours de 1884, est nommé garde-mines de 4e classe et attaché, en cette qualité, dans le département de la Seine, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans (1re section).

CONGÉS RENOUVELABLES.

16 *janvier*. — M. Rouzaud (Gaspard), garde-mines de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à conserver la direction des mines de la société métallurgique de l'Ariège.

22 *janvier*. — M. Gal, garde-mines de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la compagnie houillère et métallurgique de Belmez (Espagne).

3 *février*. — M. Gardes, garde-mines de 3e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable, pendant un an, et autorisé à accepter la direction de la mine de Saint-Vincent (Pyrénées-Orientales).

9 *février*. — M. Auvergne, garde-mines de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la compagnie anglaise qui explore les gîtes de plomb et de mercure de Taghit, dans la province de Constantine.

DÉMISSION.

28 *janvier*. — Est acceptée la démission de M. Fopp, garde-mines de 2e classe, en congé renouvelable.

DÉCISIONS DIVERSES.

5 *février*. — L'emploi de garde-mines existant actuellement à Boulogne-sur-Mer (sous-arrondissement minéralogique d'Amiens), est transféré à Arras (sous-arrondissement minéralogique d'Arras).

5 *février*. — M. Coret, garde-mines de 3[e] classe, attaché aux services du sous-arrondissement minéralogique d'Amiens et du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord (2[e] section), à la résidence de Boulogne-sur-Mer, passe au service du sous-arrondissement minéralogique d'Arras, à la résidence d'Arras.

M. Coret reste attaché au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord.

9 *février*. — M. Bazin, garde-mines de 4[e] classe, attaché, dans le département de la Seine, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans (1[re] section), passe, dans le département d'Indre-et-Loire, à la résidence de Tours, aux services du sous-arrondissement minéralogique de Tours et du contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans (3[e] section).

4 *mars*. — M. Yvart, garde-mines de 1[re] classe, attaché, dans le département des Côtes-du-Nord, au service du sous-arrondissement minéralogique de Rennes, sera attaché, dans le département de l'Orne, à la résidence de Flers, au service du sous-arrondissement minéralogique de Caen.

Cette disposition aura son effet à dater du 16 mars.

M. Yvart ne sera pas remplacé à la résidence de Saint-Brieuc. Le service du département des Côtes-du-Nord sera assuré par les deux gardes-mines de Rennes.

LOIS, DÉCRETS ET ARRÊTÉS

CONCERNANT

LES MINES, CARRIÈRES, SOURCES D'EAUX MINÉRALES, CHEMINS DE FER EN EXPLOITATION, ETC.

Décret du Président de la République, du 2 mars 1885, *portant extension du périmètre de protection attribué aux sources d'eau minérale du Pavillon, des Bains et du Quai, à* CONTREXÉVILLE (Vosges).

(EXTRAIT.)

Art. 1er. Le périmètre de protection attribué par le décret du 20 juin 1861 (*) aux sources du Pavillon, des Bains et du Quai, est étendu et ses nouvelles limites sont déterminées ainsi qu'il suit, conformément au plan annexé au présent décret :

Au nord : 1° par une ligne droite menée du point A, angle nord-ouest de la maison Nicolas Villiaume, au point B, angle nord du moulin de Contrexéville; 2° par une ligne droite joignant le point B, ci-dessus défini, au point C, angle nord-est de la maison Rolland, située à l'extrémité du village de Contrexéville, sur la rive droite du Vair ;

A l'est : 1° par une ligne droite menée du point C, ci-dessus défini, à la croix en pierre de l'embranchement du chemin de Vittel et du sentier qui longe le sommet du plateau à droite de la vallée du Vair, point D; 2° par une ligne droite joignant le point D, ci-dessus défini, au point E, angle sud-est de la maison Garion, située à l'extrémité du village ;

Au sud, par une ligne droite menée du point E, ci-dessus défini, au point F, angle sud-ouest du Châlet-Étienne, situé dans un bouquet d'arbres de la rue des Saints et prolongée à l'ouest du Vair;

A l'ouest, par une ligne droite joignant le point F, ci-dessus défini, au point A de départ.

(*) Volume de 1861, p. 446.

Ledit périmètre embrassant une superficie de 22 hectares 62 ares 10 centiares.

Art. 2. Des bornes seront placées aux angles et aux points principaux du périmètre déterminé en l'article précédent.

Le bornage aura lieu aux frais de la société propriétaire, à la diligence du préfet, par les soins des ingénieurs des mines du département, qui dresseront procès-verbal de l'opération.

Décret du Président de la République, du 16 mars 1885, autorisant la SOCIÉTÉ DE DYNAMITE NOBEL, *d'Isleten (Suisse), à établir un dépôt de dynamite de 1re catégorie sur le territoire de la commune de* FORT-MARDICK (Nord).

Décret du Président de la République, du 20 mars 1885, portant rejet de la demande du sr MAUGERET (Auguste), *agissant en qualité d'administrateur de la* SOCIÉTÉ ANONYME DES GRANDS CHARBONNAGES DU CENTRE, *en concession de mines de houille dans les communes de* SAINT-PERDOUX, *de* CARDAILLAC *et de* SAINT-BRESSON (Lot).

Décret du Président de la République, du 20 mars 1885, portant rejet de la demande des srs MAËS (Georges-Louis) *et* CHARPENTIER (Constant), *en concession de mines de fer, de pyrites de fer et cuivreuses et autres minerais de cuivre et de fer dans les communes de l'*ESTRÉCHURE, *de* SAUMANE, *de* SAINT-ANDRÉ-DE-VALBROGNE (Gard) *et de* MOISSAC (Lozère).

Décret du Président de la République, du 20 mars 1885, portant modification de cinq articles du décret du 19 mai 1873, relatif aux conditions dans lesquelles doivent avoir lieu la fabrication, l'emmagasinement et la vente des huiles et essences inflammables.

(EXTRAIT.)

Art. 1er. Les articles 9, 10, 11, 12 et 13 du décret du 19 mai 1873 (*) sont remplacés par les dispositions suivantes :

(*) Volume de 1873, p. 158.

Article 9. Tout débitant des substances désignées à l'article 1er du décret du 19 mai 1873 est tenu d'adresser au maire de la commune et au sous-préfet de l'arrondissement une déclaration contenant :

1° La désignation précise du local constituant le débit et de l'emplacement qui sera affecté dans sa boutique aux récipients des liquides inflammables ;

2° Les procédés de conservation et de livraison desdits liquides ;

3° La nature précise des divers liquides conservés dans le débit ;

4° Les quantités de chacun de ces liquides auxquels il entend limiter son approvisionnement.

Dans le cas où le débit passerait en d'autres mains, la déclaration doit être renouvelée par le nouveau débitant.

Après cette déclaration, le débitant peut exploiter son commerce, à la charge par lui de se conformer aux prescriptions contenues dans les articles suivants.

Article 10. Les liquides de la première catégorie sont transportés et conservés chez le détaillant, sans aucun transvasement, lors de la réception, dans des récipients portatifs, étanches, en forte tôle de fer étamé, ayant leurs fonds solidement assemblés avec le corps cylindrique au moyen de cornières extérieures, munies de deux ouvertures au plus fermées par des robinets ou des bouchons hermétiques.

Ces récipients ont une capacité de soixante litres au plus. Ils portent, solidement fixée, en caractères très lisibles, l'inscription sur fond rouge : *Essence inflammable.*

Ils ne peuvent, en aucun cas, être déposés dans une cave, ils doivent être installés dans un point bien éclairé par la lumière du jour.

Ils sont solidement établis sur des supports en fonte ou en fer, dans des conditions telles que leur fond puisse être inspecté et dans un emplacement spécial séparé de celui des autres marchandises.

Il est établi au-dessous des robinets ou appareils de débit des cuvettes en tôle étamée destinées à recevoir les liquides qui viendraient à s'échapper pendant la livraison. Une cuvette ne reçoit qu'une seule catégorie de liquide. Ce liquide ne doit pas y séjourner; mais il est au fur et à mesure recueilli automatiquement dans un bidon étanche.

Les parois et la base des emplacements où se trouvent placés

les récipients doivent, au voisinage immédiat de ces récipients, être protégées contre les infiltrations de liquides par une couverture en métal tel que fer étamé, étain ou plomb, ou par tout autre revêtement imperméable.

En vue d'éteindre un commencement d'incendie, chaque détaillant est tenu de conserver hors de la portée des égouttures et cependant à proximité des récipients en un lieu d'abord facile, autant de kilogrammes de sable, en sac de *dix* kilogrammes chacun, que les récipients affectés aux liquides de la première catégorie pourront recevoir de litres, sans que le poids total du sable ainsi conservé puisse être inférieur à *cent* kilogrammes.

Les liquides de la première catégorie ne peuvent être livrés aux consommateurs que dans des vases étanches. Le remplissage de ces vases doit se faire soit directement sous le récipient sans interposition d'entonnoir ou d'ajutage mobile, soit par l'intermédiaire de vases distributeurs fixes adaptés au récipient.

Ces vases distributeurs ainsi que les tuyaux, ajutages et robinets qui les joignent au récipient sont étanches et construits en métal étamé ou en étain. Ils pourront être en verre à la condition qu'ils seront étanches et protégés contre les chocs par des armatures métalliques.

Un même vase distributeur ne peut être affecté au débit de liquides différents.

Les liquides de la première catégorie ne peuvent être transvasés qu'à la clarté du jour.

La livraison au consommateur est interdite à la lumière artificielle, à moins que le détaillant ne conserve et ne débite les liquides dans des bidons ou burettes en métal de manière à éviter tout transvasement au moment de la vente. Ces bidons, d'une capacité de cinq litres au plus, seront rangés dans des boîtes ou casiers à rebords, garnis intérieurement de feuilles de tôle étamée formant cuvette étanche.

Article 11. Les liquides de la seconde catégorie sont conservés chez le détaillant dans des récipients étanches en tôle étamée, soigneusement clos et solidement établis.

Ces récipients ont une capacité de trois cent cinquante litres au plus. Ils portent l'inscription sur fond blanc : *Huile minérale.*

Article 12. L'approvisionnement du débit ne doit jamais excéder trois cents litres de liquides de la première catégorie ou

une quantité équivalente de liquides de l'une et de l'autre catégories.

Cinq litres de substances de la seconde catégorie sont considérés comme équivalent à un litre de substances de la première catégorie.

Article 13. Les liquides inflammables, non régis par le présent décret, qui peuvent se trouver dans le local du débit sont comptés dans l'approvisionnement total des substances dangereuses et assimilés à celle de la première catégorie, s'ils émettent à la température de 35 degrés des vapeurs susceptibles de prendre feu au contact d'une allumette enflammée.

L'essence de térébenthine est comptée comme substance de la première catégorie.

Décret du Président de la République, du 30 *mars* 1885, *autorisant le s*[r] LEVESQUE *à établir un dépôt de dynamite de* 2[e] *catégorie sur le territoire de la commune de* SOISY-SOUS-ÉTIOLLES (Seine-et-Oise).

Décret du Président de la République, du 6 *avril* 1885, *nommant M.* SADI-CARNOT, *député, ministre des travaux publics, en remplacement de M.* RAYNAL, *dont la démission est acceptée.*

Décret du Président de la République, du 9 *avril* 1885, *nommant M.* HÉRAULT, *député, sous-secrétaire d'État au ministère des travaux publics, en remplacement de M.* BAÏHAUT, *dont la démission est acceptée.*

Décret du Président de la République, du 16 *avril* 1885, *nommant M.* DEMÔLE, *sénateur, ministre des travaux publics, en remplacement de M.* SADI-CARNOT, *qui a été nommé ministre des finances.*

Décret du Président de la République, du 21 *avril* 1885, *nommant sous-secrétaire d'État au ministère des finances, en remplacement de M.* LABUZE, *dont la démission a été acceptée, M.* HÉRAULT, *député, sous-secrétaire d'État au ministère des travaux publics.*

Décret du Président de la République, du 24 avril 1885, autorisant M. Mulot (Alfred-Félix), *entrepreneur de travaux publics, à Paris, à établir un dépôt de dynamite de 2e catégorie sur le territoire de la commune de* Souzy-la-Briche (Seine-et-Oise).

Décret du Président de la République, du 24 avril 1885, autorisant M. Hamier, *entrepreneur, à Reims, à établir un dépôt de dynamite de 2e catégorie sur le territoire de la commune de* Germaine (Marne).

CIRCULAIRES ET INSTRUCTIONS

ADRESSÉES

AUX PRÉFETS, AUX INGÉNIEURS DES MINES, ETC.

CHEMINS DE FER. — QUAIS MILITAIRES. — OBJÈTS GÉNÉRAUX.

A M. *, inspecteur général du contrôle de l'exploitation des chemins de fer d* .

Paris, le 9 mars 1885.

Monsieur l'inspecteur général, j'ai l'honneur de vous envoyer ci-joint, pour les besoins de votre service, exemplaires de la dépêche que j'adresse aux compagnies de chemins de fer (*) pour leur signaler l'avantage qu'il y aurait, dans *certains cas*, au double point de vue de l'économie et du service, à limiter à 350 mètres la longueur des quais militaires et à 400 mètres celle des voies de garage destinées à les desservir.

Cette dépêche ayant pour objet de rapporter en partie les instructions contenues dans la communication de mon prédécesseur en date du 24 août 1882 et fixant, pour l'avenir, à 400 mètres la longueur uniforme des quais militaires, je vous prie de donner aux ingénieurs placés sous vos ordres les instructions nécessaires pour que, dans l'avis qu'ils pourraient avoir à émettre à ce sujet, ils ne refusent pas, *à priori*, les projets de quais de 350 mètres, avec voies de garage de 400 mètres, qui pourront être présentés par la compagnie dont le contrôle vous est confié.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

Pour le Ministre et par autorisation :

Le Conseiller d'État, Directeur des chemins de fer,

G. CENDRE.

(*) *Infrà*, p. 92.

CHEMINS DE FER. — QUAIS MILITAIRES. — OBJETS GÉNÉRAUX.

A MM. les administrateurs de la compagnie des chemins de fer d .

Paris, le 9 mars 1885.

Messieurs, par dépêche du 24 août 1882, je vous ai fait connaître les raisons pour lesquelles M. le Ministre de la guerre avait décidé qu'à l'avenir on donnerait aux quais militaires projetés ou à projeter une longueur uniforme de 400 mètres (au lieu de 350) et que l'on allongerait, dans les mêmes proportions, les voies de garage destinées à les desservir.

Mais il arrive fréquemment que les études locales des commissions militaires et techniques font reconnaître qu'il y aurait avantage, au point de vue de l'économie et du service, à limiter à 350 mètres la longueur de certains quais et à 400 mètres celle des voies de garage.

Dans ces conditions, M. le Ministre de la guerre a pensé, d'accord avec la commission militaire supérieure des chemins de fer, qu'il y avait lieu d'accueillir les projets de ports secs de 350 mètres, avec voies de garage de 400 mètres, qui pourraient être présentés par les compagnies de chemins de fer.

Je donne des instructions dans ce sens à MM. les ingénieurs du contrôle et, de son côté, mon collègue prescrit les mesures nécessaires pour que les directeurs du génie tiennent compte de ces nouvelles dispositions dans les conférences mixtes concernant les ouvrages de cette nature.

Je vous serai obligé de m'accuser réception de la présente dépêche.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
Pour le Ministre et par autorisation :
Le Conseiller d'État, Directeur des chemins de fer,
G. CENDRE.

CHEMINS DE FER. — MESURES DE SÉCURITÉ A PRENDRE POUR LA PROTECTION DES CHANTIERS ÉTABLIS SOUS LES TUNNELS DES LIGNES A DOUBLE VOIE.

A MM. les administrateurs de la compagnie des chemins de fer d .

Paris, le 16 mars 1885.

Messieurs, le 15 juillet dernier, cinq ouvriers de la voie occupés

à des travaux de réfection dans le tunnel de Criel, sur la ligne de Lyon à Grenoble, ont été atteints par un train de ballast qui se croisait avec un train express. L'un de ces ouvriers a été tué; les autres ont reçu des blessures.

Le Comité de l'exploitation technique des chemins de fer, auquel a été soumis le dossier de l'affaire, a reconnu qu'il y avait lieu de prendre des mesures spéciales pour prévenir le retour de semblables accidents, et a proposé d'inviter la compagnie de la Méditerranée à insérer les dispositions ci-après dans les ordres de service relatifs à l'installation de chantiers de renouvellement de ballast, sous les tunnels traversés par des lignes à double voie :

1° *Tous les trains, quels qu'ils soient, devront marquer l'arrêt avant d'aborder le chantier de renouvellement de ballast; ils devront traverser le chantier à la vitesse d'un homme au pas;*

2° *Les lanternes d'avant des trains devront être allumées avant d'entrer sur la partie occupée par les ouvriers;*

3° *Les agents chargés d'assurer les signaux à main, en amont et en aval du chantier, devront veiller à l'exécution rigoureuse de ces prescriptions.*

J'ai adopté l'avis du Comité. — Toutefois, j'ai décidé que les prescriptions qui précèdent seraient imposées à toutes les compagnies de chemins de fer et qu'elles s'appliqueraient non seulement aux chantiers de renouvellement des voies ou du ballast, mais encore à tous les chantiers de travaux d'une nature quelconque établis dans les tunnels à deux voies.

Je vous prie, en conséquence, de prendre des dispositions pour assurer l'exécution de ma décision sur votre réseau.

Veuillez, d'ailleurs, m'accuser réception de la présente circulaire.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

D. RAYNAL.

STATISTIQUE DE L'INDUSTRIE MINÉRALE ET DES APPAREILS A VAPEUR. ANNÉE 1884. — MINES ET USINES.

A M. , ingénieur en chef des mines.

Paris, le 23 mars 1885.

Monsieur l'ingénieur en chef, j'ai l'honneur de vous adresser les formules destinées à recevoir, pour l'année 1884, les rensei-

gnements statistiques relatifs à la production des mines et des usines métallurgiques, à la consommation des combustibles minéraux, aux travaux de recherches de mines, ainsi qu'aux accidents signalés dans les exploitations minérales de toute nature existant dans l'étendue de votre arrondissement minéralogique.

Quelques modifications ont été introduites dans les formules n° 2 et n° 5.

La première de ces formules est disposée de façon à recevoir tous les chiffres concernant la production, l'entrée et la sortie des combustibles, dont la connaissance est nécessaire pour calculer le montant de la consommation de chaque département. Mais jusqu'à présent elle ne permettait pas de déterminer la quantité de charbon qui est offerte annuellement au commerce et qui doit, en général, subir un transport, puisqu'une partie non indiquée de l'extraction est réservée pour les besoins des houillères elles-mêmes. Il y aura lieu de compléter dorénavant cette partie importante de la statistique minérale en prenant sur les mines des informations à cet égard. En conséquence, la colonne affectée à la production du département, modifiée d'après la variation du stock, a été subdivisée : on inscrira d'une part le montant de la consommation des houillères, y compris le charbon distribué (gatuitement ou non) aux mineurs; de l'autre celui des livraisons au commerce, par bassin houiller. Je dispense d'ailleurs provisoirement les ingénieurs, pour simplifier leur tâche dans les départements miniers, d'indiquer le mouvement général des combustibles suivant la nature des voies parcourues, à la quatrième page de la formule dont il s'agit.

L'état n° 5 a reçu une modification plus importante, qui motive une explication.

Depuis 1848, année à laquelle remonte la publication de la statistique des victimes du travail dans les mines, la nomenclature des accidents comprend les articles suivants : 1° éboulements; 2° explosions de gaz hydrogène carboné; 3° coups de mines; 4° asphyxies; 5° inondations; 6° rupture de machines, câbles, chaînes, engins, chutes de bennes, etc.; 7° chutes dans les puits; 8° causes autres que celles ci-devant mentionnées.

Les accidents rangés sous cette dernière rubrique sont très nombreux; bien que ceux qui surviennent à l'extérieur aient été classés séparément à partir de 1878, le reste forme encore plus du tiers du total. Beaucoup d'entre eux sont occasionnés,

soit par l'exploitation des voies ferrées souterraines, qui prennent d'année en année plus d'extension, soit par le travail manuel dans un milieu où l'espace et la lumière sont strictement mesurés. On réalisera incontestablement une mesure avantageuse en cessant de les confondre avec d'autres, et en leur assignant une place distincte dans la nomenclature.

Il paraît d'ailleurs inutile d'allonger cette dernière; les cas d'asphyxie et d'inondation sont si rares aujourd'hui qu'ils peuvent sans grand inconvénient être rangés parmi les accidents dus aux causes diverses. L'administration continuera d'ailleurs à être informée des catastrophes de ce genre qui viendraient à se produire, au moyen d'une mention dans la colonne des observations.

D'autre part, les accidents de tout genre dans les puits sont susceptibles d'être classés d'une façon plus nette.

J'ai décidé, en conséquence, que la statistique des accidents arrivés à l'intérieur des exploitations souterraines se divisera comme il suit :

1° Éboulements.
2° Grisou.
3° Coups de mine (emploi de matières explosibles).
4° Puits. — Ruptures de câbles, chaînes, engins.
5° *Idem.* — Autres causes, chutes d'ouvriers depuis la surface, etc.
6° Exploitation des voies ferrées souterraines.
7° Travaux manuels.
8° Causes autres que celles ci-devant mentionnées.

Pour l'ensemble des états, vous voudrez bien vous référer particulièrement à mes instructions en date du 14 avril 1883 (*) et du 31 mars 1884 (**). Je me borne à appeler votre attention sur les écarts, quelquefois trop considérables, qui existent, soit pour le poids, soit pour la valeur, entre les chiffres indiqués sur les états statistiques de l'exploitation des mines et ceux qui figurent sur les états de redevances dressés ultérieurement.

Je vous prie de répartir les exemplaires ci-joints des formules et de la présente circulaire entre les ingénieurs placés sous vos ordres, et de prendre les mesures nécessaires pour que les états

(*) Volume de 1883, p. 243.
(**) Volume de 1884, p. 56.

me parviennent au fur et à mesure qu'ils auront été établis et au plus tard, dans le courant de juin.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
D. RAYNAL.

CHEMINS DE FER. — TRAVAUX MILITAIRES. — ÉCLAIRAGE DES WAGONS A MARCHANDISES AMÉNAGÉS POUR LES TRANSPORTS DES CHEVAUX DE L'ARMÉE. — MODIFICATION DES PRESCRIPTIONS DE LA DÉPÊCHE MINISTÉRIELLE DU 12 DÉCEMBRE 1884.

A MM. les administrateurs de la compagnie d chemin de fer d .

Paris, le 26 mars 1885.

Messieurs, vous m'avez fait connaître les observations auxquelles vous a paru donner lieu ma dépêche du 12 décembre 1884 (*) relative à la fourniture, à l'installation, à la garde et à l'entretien des nouveaux appareils d'éclairage, conformes aux modèles de la compagnie de l'Ouest et destinés aux wagons à marchandises aménagés pour le transport des chevaux de l'armée.

Ces observations tendaient à éviter la confusion qui n'aurait pas manqué de se produire, par suite de l'exécution stricte des prescriptions de la dite dépêche du 12 décembre 1884, s'il était devenu nécessaire d'éclairer les wagons à chevaux pendant la période d'unification des lanternes et de leur mode d'attache dans les wagons : en effet les lanternes nouvelles étant disposées pour s'accrocher à une plaque d'attache toute différente de celle qui correspond aux lanternes *existantes*, il n'aurait pas été possible d'accrocher la nouvelle lanterne à la plaque « existante », ni d'accrocher la lanterne « existante » à la nouvelle plaque.

D'accord avec les autres compagnies, vous avez en conséquence proposé d'adopter la progression suivante dans la marche du travail qui vous a été demandé.

1° Munir les wagons existants de plaques d'attaches nouvelles en laissant subsister les plaques existantes et munir des deux

---

(*) Omise à sa date, voir *infrà*, p. 98.

systèmes de plaques les wagons à construire jusqu'à la transformation complète des lanternes;

2° Construire les nouvelles lanternes;

3° Transformer les lanternes existantes;

4° Enlever les plaques d'attache existantes.

M. le ministre de la guerre, auquel j'ai communiqué vos propositions, ne voit pas d'inconvénient à les adopter, mais il insiste pour que les compagnies entreprennent, dans un délai aussi court que possible les travaux nécessaires dans l'ordre sus-indiqué. Comme d'ailleurs ces travaux auraient déjà reçu un commencement d'exécution, dès la réception de ma dépêche du 12 décembre 1884, mon collègue, afin de pouvoir faire reporter sur le budget de 1886 les crédits de 1884 qui pourront rester sans emploi, demande que votre compagnie veuille bien fournir d'urgence les renseignements suivants :

1° Indiquer approximativement le montant des dépenses faites en 1884 et dont le décompte pourra être présenté à la date limite du 31 mai prochain, pour que le remboursement puisse en être effectué sur les crédits de l'exercice 1884;

2° Faire connaître l'importance probable de la dépense effectuée pendant l'année 1885;

3° Préciser l'époque à laquelle les travaux relatifs à tout le matériel d'éclairage seront complètement terminés en les supposants exécutés avec toute l'activité désirable.

L'importance des travaux à entreprendre et la dépense à laquelle ils donneront lieu ont fait l'objet du tableau joint à ma dépêche du 12 decembre dernier; il convient de le compléter par les indications contenues dans le tableau annexé à la présente lettre.

M. le ministre de la guerre vous ayant directement adressé une communication semblable, le 6 de ce mois, votre compagnie doit être à même de faire parvenir, à bref délai, les renseignements ci-dessus demandés; je vous serai obligé en conséquence de ne pas en différer l'envoi.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

Pour le Ministre et par autorisation :

Le Conseiller d'État, Directeur des chemins de fer,

G. Cendre.

ÉCLAIRAGE DES WAGONS.

Transformation des anciennes lanternes et des plaques d'attache.

COMPAGNIES.	LANTERNES ancien modèle, à modifier.			PLAQUES D'ATTACHE A MODIFIER.					TOTAL de la dépense.
	Nombre.	Prix de l'unité.	Dépense prévue.	Nombre de wagons à modifier.	Nombre de wagons pour lesquels la modification a déjà été prescrite. (Dépêche du 12 décembre 1884.)	Nombre restant à modifier.	Prix de l'unité.	Dépense prévue.	
Nord . . .	1.500	4^{f},75	7.125^{f},00	5.220	1.500	3.720	2^{f},50	9.300^{f},00	16.425^{f},00
Est. . . .	2.150	id.	10.212^{f},50	4.986	2.150	2.836	Comprenant :	7.090^{f},00	17.302^{f},50
P.-L.-M. .	4.700	id.	22.325^{f},00	14.119	4.700	9.419	Modification	23.547^{f},50	45,872^{f},50
Midi . . .	2.250	id.	10.687^{f},50	9.520	2.250	7.270	proprement dite, 2^{f},10 ;	18.175^{f},00	28.862^{f},50
Orléans. .	4.300	id.	20.425^{f},00	10.802	4.300	6.502	Entretien,	16.255^{f},00	36.680^{f},00
Ouest. . .	2.500	id.	11.875^{f},00	9.260	2.500	6.760	0^{f},40.	16.900^{f},00	28,775^{f},00
					Total général.				173.917^{f},50

CHEMINS DE FER. — TRAVAUX MILITAIRES. — ÉCLAIRAGE DES WAGONS AMÉNAGÉS POUR LE TRANSPORT DES CHEVAUX DE L'ARMÉE.

A MM. les administrateurs de la compagnie d chemin de fer d .

Paris, le 12 décembre 1884 (*).

Messieurs, à la suite d'expériences nombreuses et conformément à l'avis de la commission supérieure des chemins de fer, M. le ministre de la guerre a décidé que tous les wagons aménagés pour le transport des chevaux de l'armée seraient pourvus de lanternes et système de suspension conformes aux modèles présentés par la compagnie de l'Ouest, ces modèles ayant donné les meilleurs résultats. Quant aux lanternes et suspensions actuellement existantes, elles seront successivement transformées et ramenées aux nouveaux modèles.

Toutefois, les nécessités budgétaires ne permettant pas d'exécuter simultanément cette transformation et la construction des

(*) Omise à sa date.

appareils neufs nécessaires pour compléter ceux qui sont actuellement en usage, il a paru convenable à M. le ministre de la guerre de faire procéder d'abord à l'établissement du matériel complémentaire au moyen des ressources disponibles sur l'exercice 1884, en réservant pour une époque ultérieure les transformations prévues.

Le tableau reproduit à la suite de la présente dépêche indique le nombre de lanternes et accessoires à établir par chacune des grandes compagnies de chemins de fer et les dépenses qu'entraînera cet établissement d'après les renseignements fournis par ces compagnies elles-mêmes.

Les prix élémentaires sont d'ailleurs conformes à ceux qui sont portés sur les devis que la compagnie de l'Ouest a présentés avec ses modèles de lanterne et de suspension.

En conséquence et suivant le désir exprimé par mon collègue, je vous prie de vouloir bien entreprendre sans retard la confection des lanternes et accessoires indiqués au tableau ci-joint, en ce qui concerne votre réseau.

TRAVAUX MILITAIRES

Éclairage des wagons aménagés pour le transport des chevaux de l'armée.

Nouvel approvisionnement de lanternes et accessoires.

DÉSIGNATION des réseaux.	NOMBRE D'APPAREILS à installer.	PRIX ÉLÉMENTAIRES. Lanterne. Fourniture.	PRIX ÉLÉMENTAIRES. Lanterne. Garde et entretien.	PRIX ÉLÉMENTAIRES. Plaque d'attache. Fourniture et pose.	PRIX ÉLÉMENTAIRES. Plaque d'attache. Entretien.	DÉPENSE par appareil.	DÉPENSE par réseau	OBSERVATIONS.
Nord	1.500						18.000f	
Est	2.150						25.800	
Ouest	2.500	8f,50	1f,00	2f,10	0f,40	12f,00	30.000	
Orléans	4.300						51.600	
Méditerranée	4.700						56.400	
Midi	2.250						27.000	
État	700	»	»	»	»	»	»	Question encore à l'étude pour le réseau de l'État.
Ensemble	18.100	»	»	»	»	»	208.800f	

Il est d'ailleurs entendu que ces fournitures et installations seront reçues et payées aux conditions de la convention des 27 février-5 mars 1874 et suivant les prescriptions de la circulaire confidentielle du 21 mars 1879.

Je vous serai obligé de m'accuser réception de la présente communication.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
D. RAYNAL.

ADJUDICATIONS PASSÉES AU NOM DE L'ÉTAT. — LES ADJUDICATIONS RESTREINTES NE DOIVENT DONNER LIEU A AUCUNE PUBLICITÉ.

A M. le préfet du département d .

Paris, le 26 mars 1885.

Monsieur le préfet, l'article 2 du décret du 18 novembre 1882 (*), relatif aux adjudications et aux marchés passés au nom de l'État, dispose que les adjudications doivent être annoncées « par la voie des affiches et par tous les moyens ordinaires de publicité ».

Cette publicité a été précédemment déterminée par les circulaires ministérielles des 7 novembre 1874 (**) et 7 novembre 1882 (***); elle comprend, outre l'affichage, l'insertion de l'avis dans le *Journal officiel* et le *Journal des travaux publics*, à Paris, et dans les journaux des départements.

Les prescriptions de ces circulaires ont paru jusqu'à ce jour devoir être appliquées indistinctement à toutes les adjudications et, par suite, les adjudications restreintes ont été annoncées, comme les autres, à l'aide de l'affichage et par la voie de la presse.

En examinant la question de plus près, j'ai été amené à reconnaître que cette publicité ne présentait pas d'utilité.

En effet, en matière d'ajudication ordinaire, l'insertion des avis a pour but unique de provoquer une concurrence dont le Trésor bénéficie; mais, dans l'adjudication restreinte, cette

---

(*) Volume de 1882, p. 296.
(**) Volume de 1875, p. 12.
(***) Volume de 1882, p. 320.

concurrence est forcément limitée aux seuls entrepreneurs agréés par l'administration.

La publicité, dans ce cas spécial, devient donc sans objet puisque, d'un côté, elle s'adresse à des entrepreneurs qui ne peuvent plus, à ce moment, être admis à prendre part à l'adjudication et que, d'un autre côté, les soumissionnaires autorisés à concourir sont prévenus directement par l'administration des conditions et de la date de l'opération.

J'ai décidé, en conséquence, qu'à l'avenir et à titre exceptionnel, les adjudications restreintes, c'est-à-dire celles auxquelles sont seuls admis un certain nombre d'entrepreneurs portés sur une liste arrêtée par l'administration supérieure, ne donneront lieu ni à l'affichage ordinaire, ni à l'insertion dans les journaux.

Vous veillerez, toutefois, monsieur le préfet, à ce que les intéressés soit exactement informés, en temps utile, des conditions et de la date de l'adjudication.

J'adresse une ampliation de la présente circulaire à MM. les ingénieurs.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
D. RAYNAL.

ORGANISATION DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

M. le préfet du département d .

Paris, le 28 mars 1885.

Monsieur le préfet, par décrets du 28 janvier 1885 (*), la direction de la comptabilité et la direction des cartes, plans et archives et de la statistique graphique ont été supprimées.

J'ai l'honneur de vous informer que les services dépendant de la direction de la comptabilité ont été rattachés à la direction du personnel, du secrétariat et de la comptabilité, où ils formeront la 3e division de cette direction.

Les services qui étaient précédemment placés dans les attributions de la direction des cartes, plans et archives et de la statistique graphique ont été rattachés, savoir :

La rédaction du *Bulletin du ministère des travaux publics*, au

(*) *Suprà*, p. 73.

1er bureau de la 1re division du personnel, du secrétariat et de la comptabilité;

La publication de l'*Album de statistique graphique*, au 3e bureau de la même division, la publication de cet ouvrage restant d'ailleurs confiée, jusqu'à nouvel ordre, à M. Cheysson, ingénieur en chef des ponts et chaussées, à Paris;

Le service des archives du ministère, au 3e bureau de la 2e division du personnel, du secrétariat et de la comptabilité;

Le service des cartes et plans et l'atelier de photographie, à l'école nationale des ponts et chaussées;

La centralisation des opérations du nivellement général de la France, à la commission du nivellement.

Je vous prie de vouloir bien prendre note de ces modifications apportées à l'organisation centrale du ministère des travaux publics.

Je vous serai obligé en outre de donner des instructions pour qu'à l'avenir toutes les réponses à des communications émanant de mon administration relatent exactement en marge la division et le bureau auxquels elles sont destinées.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les ingénieurs en chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
D. RAYNAL.

APPAREILS A VAPEUR. — CHAUDIÈRES CHAUFFÉES PAR LES FLAMMES PERDUES DE FOYERS MÉTALLURGIQUES.

A M. le préfet du département d .

Paris, le 31 mars 1885.

Monsieur le préfet, à la suite d'accidents graves survenus à des chaudières chauffées par les flammes perdues de foyers métallurgiques, la commission centrale des machines à vapeur a jugé nécessaire de faire réunir les éléments d'une information relative à ce genre de chaudières. Il importe en effet de savoir, notamment, si les recommandations administratives concernant ces générateurs ont été observées, ou s'il est indispensable de procéder par voie de réglementation.

J'ai fait préparer, à cet effet, les tableaux ci-annexés, que les ingénieurs chargés de la surveillance des appareils à vapeur

devront remplir, pour chaque chaudière, séparément et en double expédition (dont une pour minute) et qu'ils vous adresseront en temps utile afin que vous puissiez me les faire parvenir dans le délai de trois mois.

Vous voudrez bien veiller à ce que ce travail soit produit avec toute l'exactitude voulue, dans le délai indiqué.

Dans le cas où le nombre des exemplaires ci-joints ne serait pas suffisant, j'enverrais à MM. les ingénieurs, sur leur demande, le complément nécessaire.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

D. RAYNAL.

ARRONDISSEMENT
MINÉRALOGIQUE
d
——
ARRONDISSEMENT

RENSEIGNEMENTS

sur les chaudières de première catégorie *chauffées par les flammes perdues de foyers métallurgiques* (*).

Département . Commune
Nom de l'établissement
Numéro distinctif de la chaudière (si l'établissement en possède plusieurs)
Type de la chaudière : vertical ? horizontal ? etc..... ?
Par combien de fours est-elle chauffée ?
Capacité totale . Numéro du timbre réglementaire

	OUI	NON	OBSERVATIONS.
Les parties de la chaudière situées en face du *ou* des rampants sont-elles protégées par un mur en maçonnerie réfractaire ?			
Ce mur (*ou* murette) est-il séparé de la chaudière par un intervalle ? (Indiquer à la colonne *Observations* quelle est la largeur de cet intervalle libre.)			
La chaudière est-elle établie en dehors de l'atelier ? Signaler, autant que possible, à la colonne *Observations*, les dispositions accessoires adoptées, telles que la présence d'une chambre de combustion ou d'un récupérateur, d'un rampant tangentiel ou normal à la chaudière, d'un carneau unique (ou cloisonné) pour recevoir les flammes des divers fours, d'un clapet automatique à l'insertion de chaque prise de vapeur sur la chaudière, etc.			

Vu : *L'ingénieur ordinaire des mines,*

L'ingénieur en chef des mines,

(*) Ne sont pas comprises dans cette définition les chaudières chauffées par les gaz combustibles des hauts fourneaux et autres analogues.

PERSONNEL.

I. — Ingénieurs.

PROMOTION.

Décret du 9 *mai.* — M. Roger, ingénieur en chef de 1re classe, est nommé inspecteur général de 2e classe.

M. Roger conservera provisoirement son service actuel.

DÉMISSION.

Décret du 25 *avril.* — Est acceptée la démission de M. Marit, élève ingénieur de 3e classe.

CONGÉS RENOUVELABLES.

1er *mai.* — M. Boutan, ingénieur ordinaire de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années et autorisé à rester au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama, en qualité de membre de la commission supérieure consultative des travaux.

L'effet de cette disposition remontera au 1er décembre 1884.

13 *mai.* — M. Sauvage, ingénieur ordinaire de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années et autorisé à rester au service de la compagnie du chemin de fer du Nord, en qualité d'ingénieur des ateliers des machines de la Chapelle et d'Hellêmes.

Cette disposition aura son effet à dater du 1er avril 1885.

DÉCISIONS DIVERSES.

12 *mars.* — La ligne de Puyôo à Saint-Palais est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, savoir :

A la 1re section d'ingénieur en chef,

Au 2e arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines.

Idem. — La ligne de Montauban à Saint-Sulpice est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, savoir :

A la 1re section d'ingénieur en chef,

Au 1er arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines.

12 mars. — La ligne de Châteaubriant à Saint-Nazaire est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, savoir :

A la 2e section d'ingénieur en chef,

Au 3e arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines.

Idem. — La ligne de Segré à Nantes est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, savoir :

A la 2e section d'ingénieur en chef,

Au 2e arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines.

Idem. — La section de la ligne de Pouancé (exclusivement) à Châteaubriant (inclusivement) (2e section du contrôle de l'exploitation des chemins de l'Ouest), est détachée du 2e arrondissement d'ingénieur des mines, pour être rattachée au 3e arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines.

30 mars. — La section du contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans et prolongements, précédemment confiée à M. Pasqueau, ingénieur en chef des ponts et chaussées à Bordeaux, est supprimée.

Par suite de cette mesure, le nombre des sections entre lesquelles est réparti le contrôle du réseau est réduit de quatre à trois.

Il n'est rien modifié à l'organisation de la 1re section; les deux autres sections sont contituées comme il suit :

2e SECTION.

M. Orsel, ingénieur en chef des mines, à Tours.

Mines.

1er *arrondissement.*

M. Langlois, ingénieur ordinaire, à Nantes.

Lignes de Tours à Blois (exclusivement); Tours à Vendôme (exclusivement); Tours à Vierzon; Villefranche-sur-Cher à Blois; Tours à Châteauroux; Tours à Saint-Benoît; Saint-Benoît à Bersac; Poitiers à Chauvigny; Le Dorat à Limoges; Tours au Mans; Aubigné à La Flèche; Tours à Landerneau; Nantes à Châteaubriant; Savenay à Saint-Nazaire; Saint-Nazaire au Croisic et à Guérande; Questembert à Ploërmel; Auray à Quiberon; Auray à Pontivy; Rosporden à Concarneau; Quimper à Pont-l'Abbé; Quimper à Douarnenez.

2e *arrondissement.*

M. Boutiron, ingénieur ordinaire, à Bordeaux.

Lignes de Saint-Benoît à Bordeaux; Angoulême à Limoges; Le Quéroy à Nontron; Saillat à Bussière-Galant; Coutras aux aiguilles de Ribérac; Libourne au Buisson; Bordeaux à La Sauve; raccordement des chemins de fer d'Orléans et du Midi, à Bordeaux.

3e SECTION.

M. Gautié ingénieur en chef des ponts et chaussées, à Clermont-Ferrand.

Mines.

1er arrondissement.

M. de Béchevel, ingénieur ordinaire, à Clermont-Ferrand.

Lignes de Clermont à Brive; Eygurande à Largnac; Limoges à Meymac.

2e arrondissement.

M. Vital, ingénieur ordinaire, à Rodez.

Lignes de Brive à Figeac; Figeac à Arvant; Figeac à Toulouse; Capdenac à Rodez; Viviez à Decazeville; Lexos à Montauban; Tessonnières à Albi et raccordement avec la ligne de Carmaux; Nexon à Brive; Niversac à Brive; Sarlat à Cazoulès; Cahors à Montauban.

3e arrondissement.

M. Boutiron, ingénieur ordinaire, à Bordeaux.

Lignes des aiguilles de Ribérac à Périgueux et Limoges; Périgueux à Agen; Le Buisson à Sarlat; Libos à Cahors; Penne à Villeneuve-sur-Lot; Périgueux à Ribérac.

21 *avril.*—M. Bails, ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché au sous-arrondissement minéralogique d'Oran, est attaché, en outre, au service du contrôle de l'exploitation de la ligne de La Senia à Aïn-Temouchent, comprise entre Lourmel et le Rio-Salado.

25 *avril.* — La ligne de Niort à Ruffec est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État, savoir :

A la 1re section d'ingénieur en chef;

Au 1er arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines.

Décret du 9 *mai.* — M. Labrosse-Luuyt (Paul), inspecteur général de 2e classe, est nommé directeur de l'école nationale supérieure des mines, en remplacement de M. Lan, décédé.

M. Luuyt continuera de faire partie du conseil général des mines; il conservera, jusqu'à nouvel ordre, la direction du contrôle de l'exploitation du chemin de fer du Nord.

16 *mai.* — Sont nommés collaborateurs-adjoints au service de la carte géologique détaillée de la France :

MM. Mouret, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, à Périgueux;
Luuyt (Maurice), ingénieur ordinaire des mines, à Dijon;
Hollande, professeur de physique au lycée de Chambéry;
Doze (Paul), ingénieur civil à Mézel (Basses-Alpes).

23 *mai.* — M. Michel Lévy, ingénieur en chef de 2e classe, est nommé rapporteur près la commission centrale des machines à vapeur, en remplacement de M. Julien, qui est relevé de ces fonctions, sur sa demande, pour raisons de santé.

M. Michel Lévy conservera, d'ailleurs, ses attributions actuelles.

27 *mai.* — M. Tournaire, inspecteur général de 1re classe, est nommé membre du conseil de l'école nationale supérieure

des mines, en remplacement de M. Luuyt, nommé directeur de l'école.

27 *mai.* — M. Bertrand, ingénieur de 1re classe, attaché, à la résidence de Paris, au service de la carte géologique détaillée de la France, est chargé de suppléer M. l'inspecteur général de Chancourtois pour l'enseignement du cours de géologie, à l'école nationale supérieure des mines.

M. Bertrand conservera, d'ailleurs, son service actuel.

DÉCÈS.

2 *mai.* — M. Lan, inspecteur général de 2e classe, directeur de l'école nationale supérieure des mines.

II. — Gardes-mines.

CONGÉ RENOUVELABLE.

14 *mars.* — M. Pichard, garde-mines de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années et autorisé à conserver la direction de la station agronomique de Vaucluse.

DÉCISIONS DIVERSES.

2 *mars.* — M. Yvart, garde-mines de 1re classe, attaché, dans le département des Côtes-du-Nord, à la résidence de Saint-Brieuc, au service du sous-arrondissement minéralogique de Rennes, passe, dans le département de l'Orne, à la résidence de Flers, au service du sous arrondissement minéralogique de Caen.

16 *mars.* — M. Noël (Emile), garde-mines de 1re classe, attaché au service du sous-arrondissement minéralogique de Tours et, en outre, au service de la 3e section du contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans, passe, dans le département de la Haute-Garonne, à la résidence de Toulouse, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi (1re section).

RETRAITE.

29 *avril.* — M. Durrbach, garde-mines principal, Haute-Garonne, service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi (1re section).

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS

ÉTAT GÉNÉRAL DU PERSONNEL DES MINES

AU 31 MAI 1885.

M. DEMÔLE.

SÉNATEUR, MINISTRE.

BUREAUX DE L'ADMINISTRATION CENTRALE.

DIRECTION DU PERSONNEL, DU SECRÉTARIAT ET DE LA COMPTABILITÉ.

M. Gouzay (O ✻, ✿ A), directeur.
M. Nobécourt (✻, ✿ A), chef de la 1re division.
M. Michelot (✿ A), chef de bureau.
M. Pluyette (✿ A), *idem*.
M. Raymond-Hulin, *idem*.
M. Bizé (✻, ✿ A), chef de la 2e division.
M. Dreux, chef de bureau.
M. Lesage, *idem*.
M. Bouteiller ✻, chef de la 3e division.

DIRECTION DES ROUTES, DE LA NAVIGATION ET DES MINES.

M. Bellot (C ✻), *conseiller d'État, inspecteur général de 2e classe des ponts et chaussées*, directeur.

DIVISION DES MINES.

M. Dequet ✻, chef de division.

Recherches et concessions de mines. — Études de terrains, topographies souterraines. — Surveillance des mines, tourbières, carrières. — Recherche, captage, aménagement et conservation des sources d'eaux minérales. — Cartes géologiques et agronomiques. — Collections géologiques et minéralogiques. — Laboratoires de chimie pour l'analyse des substances minérales et des engrais industriels. — Redevances des mines. — Machines et appareils à vapeur. — Annales des mines.

M. Baelen (Gustave) ✻, chef de bureau.
M. Busson, sous-chef de bureau.

STATISTIQUE DE L'INDUSTRIE MINÉRALE ET DES APPAREILS A VAPEUR.

M. Keller ✻, *ingénieur en chef des mines de 2e classe*, chargé du service.

Réunion et coordination des documents statistiques sur les mines, carrières et tourbières; sur les usines métallurgiques de toute nature; sur les machines à vapeur fixes et locomobiles; sur les machines locomotives et les bateaux à vapeur naviguant sur mer, sur les fleuves, rivières, lacs et canaux. — — Questions techniques. — Publication des résumés statistiques.

M. Odent (✻, ✪ A), chef de bureau.
M. Sol, sous-chef de bureau.

DIRECTION DES CHEMINS DE FER.

M. Picard (Alfred), (O✻), *conseiller d'État en service ordinaire, ingénieur en chef de 1re des ponts et chaussées*, directeur.

3e DIVISION. — EXPLOITATION.

M. Allary-Bernet ✻, chef de division.
M. Dumay, chef de bureau.
M. Guichard, sous-chef, *f. f.* de chef de bureau.
M. Moullé, chef de bureau.

CONSEIL GÉNÉRAL DES MINES.

LE MINISTRE, *président.*

Le directeur des routes, de la navigation et des mines est membre permanent du conseil.

Le directeur des chemins de fer y siège, avec voix délibérative, pour les affaires concernant le service des chemins de fer.

L'inspecteur général des ponts et chaussées chargé d'un contrôle d'exploitation des chemins de fer siège, pour les affaires concernant son service, avec voix consultative, dans le conseil général des mines.

MM.

TOURNAIRE (O ✱), inspecteur général de 1re classe, *vice-président.*

JACQUOT (O ✱), } inspecteurs généraux de 1re classe.
DE CHANCOURTOIS (C ✱, I), }

BOCHET ✱, }
PESCHART D'AMBLY, ✱, }
LUUYT (Paul) (O ✱), }
LINDER (O ✱), } inspecteurs généraux de 2e classe.
CASTEL (O ✱), }
HATON DE LA GOUPILLIÈRE (✱, I) }

LORIEUX ✱, ingénieur en chef de 1re classe, *secrétaire.*

M. JANET, ingénieur ordinaire de 3e classe, *attaché au secrétariat.*

Bureau du secrétariat.

M. LOBJOIS, sous-chef de bureau.

COMITÉ CONSULTATIF DES CHEMINS DE FER.

Le comité est présidé par le ministre des travaux publics.

Le directeur des chemins de fer, le directeur des routes, de la navigation et des mines, le directeur du personnel, du secrétariat et de la comptabilité, le chef de la division de l'exploitation des chemins de fer sont membres de droit de ce comité.

Les inspecteurs généraux chargés de la direction des services de contrôle de l'exploitation des chemins de fer ont entrée dans le comité avec voix consultative et avec voix délibérative dans les affaires de leur service.

MM.

BERGER (C ✱), président de section au conseil d'État, *vice-président*

ARBEL, sénateur.

BAZILLE (Gaston), *idem.*

TOLAIN, sénateur.

De Roys, député.
Waddington (Richard), *idem.*
Trystram, *idem.*
N. . . *idem.*
N. . . *idem.*
Chauchat ✵, conseiller d'État.
Chabrol ✵, conseiller d'État.
Kleitz (C ✵), inspecteur général des ponts et chaussées en retraite.
Pascal (O ✵), inspecteur général des ponts et chaussées.
Martin (O ✵), *idem.*
Gosselin (O ✵), *idem.*
Planchat (O ✵), *idem.*
Lamé Fleury (O ✵), inspecteur général des mines.
Dietz-Monin (O ✵), membre de la chambre de commerce de Paris.
Poirrier ✵, *idem.*
Gottschalk, président de la société des ingénieurs civils.
George, sénateur, conseiller maître à la cour des comptes.
Harmand (O ✵), inspecteur général des finances.
Nicolas ✵, directeur du commerce intérieur au ministère du commerce.
Marie (C ✵), directeur du commerce extérieur au ministère du commerce.
Tisserand (C ✵), directeur de l'agriculture au ministère de l'agriculture.
Besnier (O ✵), directeur des correspondances postales, au ministère des postes et des télégraphes.
Cools (de), général de division.
Colson, ingénieur des ponts et chaussées, maître des requêtes au conseil d'État, *secrétaire.*
Auburtin, auditeur au conseil d'État, *secrétaire-adjoint.*
Benac, auditeur au conseil d'Etat, } *Rapporteurs.*
Manegat, *idem.* }

COMMISSION CENTRALE DES MACHINES A VAPEUR.

MM.
Jacquot (O ✵), inspecteur général des mines, *président.*
Menche de Loisne ✵, inspecteur général des ponts et chaussées.
Tournaire (O ✵), inspecteur général des mines.
Luuyt (Paul) (O ✵), *idem.*
Farcot ✵, constructeur de machines à vapeur.

SOLLIER (O ✻), directeur des constructions navales adjoint à l'inspection des travaux maritimes.

TRESCA (O ✻), membre de l'Institut, professeur au Conservatoire des arts et métiers.

FORQUENOT (O ✻), ingénieur en chef du matériel et de la traction au chemin de fer d'Orléans.

JACQMIN (C ✻), inspecteur général honoraire des ponts et chaussées.

HATON DE LA GOUPILLIÈRE (✻, ✿ I), inspecteur général des mines, professeur à l'école supérieure des mines.

LORIEUX ✻, ingénieur en chef des mines, secrétaire du conseil général des mines.

HIRSCH ✻, ingénieur des ponts et chaussées, professeur à l'école des ponts et chaussées.

VICAIRE ✻, ingénieur en chef des mines, professeur à l'école supérieure des mines.

CORNUT, ingénieur de l'Association des propriétaires d'appareils à vapeur du Nord de la France.

LIÉBAUT, vice-président de la chambre syndicale des mécaniciens, chaudronniers, fondeurs.

MAYER (O ✻), ingénieur en chef, conseil de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

LÉVY (Michel) ✻, ingénieur en chef des mines, *rapporteur.*

CLÉRAULT, ✻, ingénieur en chef des mines, *secrétaire*, rue de Monceau, n° 42.

SOYEZ (V), garde-mines de 1re classe, *attaché au secrétariat.*

COMMISSION DES ANNALES DES MINES.

Le directeur des routes, de la navigation et des mines et le directeur du personnel, du secrétariat et de la comptabilité font partie de la Commission.

MM.

TOURNAIRE (O ✻), inspecteur général, *président.*

Les autres membres du conseil général des mines.

MALLARD ✻, ingénieur en chef, profess. à l'école supér. des mines.

RÉSAL (✻, ✿ I), *idem.* *idem.*

KELLER ✻, ingénieur en chef, chargé du service de la statistique de l'industrie minérale.

FUCHS (O ✻), ingénieur en chef, professeur à l'école supér. des mines.

VICAIRE ✻, *idem.* *idem.*

CARNOT ✻, ingénieur en chef, inspecteur de l'école supér. des mines.

AGUILLON ❋, ingénieur en chef, professeur à l'école supér. des mines.
DOUVILLÉ ❋, ingénieur en chef professeur à l'école supér. des mines.
ZEILLER ❋, *idem, secrétaire.*

COMITÉ DE L'EXPLOITATION TECHNIQUE DES CHEMINS DE FER.

Le directeur des chemins de fer et le chef de la division de l'exploitation des chemins de fer font partie du Comité.

MM.

BRAME (O ❋), inspecteur général des ponts et chaussées, *président.*

LUUYT (Paul) (O ❋), inspecteur génér. des mines. LINDER (O ❋), *idem.* VOISIN ❋, insp. gén. des ponts et chaussées. COLLE ❋, *idem.* DE LA TOURNERIE, *idem.* MENCHE DE LOISNE ❋, *idem.* PARTIOT ❋, *idem.* DE VILLIERS DU TERRAGE ❋, *idem.*	directeurs du contrôle de l'exploitation des chemins de fer.

LORIEUX ❋, ingénieur en chef, secrét. du conseil génér. des mines.
COLLIGNON ❋, ingénieur en chef des ponts et chaussées.
CUVINOT, sénateur, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

JACQMIN (C ❋), directeur de la compagnie des chemins de fer de l'Est. MANTION (O ❋), directeur de la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans. DELEBECQUE ❋, ingénieur en chef du matériel et de la traction de la compagnie des chemins de fer du Nord. MAYER (O ❋), ingénieur en chef du matériel et de la traction de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	membres désignés par le syndicat des chemins de fer.

LEPLUS (O ❋), lieutenant-colonel d'infanterie hors cadre, chef du 4ᵉ bureau de l'état-major général au ministère de la guerre.
GAUCKLER (O ❋), directeur des chemins de fer de l'Etat.
HERVÉ-MANGON, député, membre de l'Institut.
REYMOND, député.
GOTTSCHALK, ingénieur civil.
LEVEL (Emile), *idem.*
PONTZEN, *idem.*
RAYNAUD, inspecteur-ingénieur des télégraphes.

Deprez (Marcel), ingénieur électricien.
Vicaire ✻, ingénieur en chef des mines, *secrétaire.*
Heurteau ✻, *idem.*, *secrétaire-adjoint.*

COMMISSION SPÉCIALE
DE LA CARTE GÉOLOGIQUE DÉTAILLÉE DE LA FRANCE.

Le directeur des routes, de la navigation et des mines fait partie de la Commission.
Le directeur du service de la carte géologique détaillée assiste aux séances de la commission, avec voix consultative.

MM.

Tournaire (O ✻), inspecteur général des mines, *président.*
Daubrée (G O ✻, ✪ I), inspecteur général en retraite, membre de l'Institut.
De Chancourtois (C ✻, ✪ I), inspecteur général des mines, professeur de géologie à l'école supérieure des mines.
Castel (O ✻), inspecteur général des mines.
Hébert (O ✻), membre de l'Institut, professeur de géologie à la faculté des sciences.
Fouqué ✻, membre de l'Institut, professeur d'histoire naturelle des corps inorganiques au Collège de France.
Mallard ✻, ingénieur en chef des mines, professeur de minéralogie à l'école supérieure des mines.
Carnot ✻, ingénieur en chef, inspecteur de l'école supér. des mines.
Nivoit ✻ (✪ A), ingénieur en chef des mines, professeur de géologie et de minéralogie à l'école des ponts et chaussées.
Lévy (Michel) ✻, ingénieur en chef des mines, *secrétaire.*

MINES.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX ET INSPECTIONS.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX DE PREMIÈRE CLASSE.

MM.

JACQUOT (O ✵), rue de Monceau, 83.
TOURNAIRE (O ✵), rue Gay-Lussac, 1.
LAMÉ FLEURY (O ✵), *Conseiller d'État*, rue de Verneuil, 62.
DE CHANCOURTOIS (C ✵), (I), boulevard Saint-Germain, 197.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX DE DEUXIÈME CLASSE.

MM.

BOCHET ✵, rue de Rennes, 113.
PESCHART D'AMBLY ✵, rue Jouffroy, 81.
PHILLIPS (O ✵), rue de Marignan, 27.
LUUYT (Paul), (O ✵), directeur de l'école nationale supérieure des mines, boulevard Saint-Michel, 60.
FREYCINET (de), (O ✵), rue de la Faisanderie, 77.
LINDER (O ✵), rue du Luxembourg, 38.
CASTEL (O ✵), boulevard d'Enfer, 144.
HATON DE LA GOUPILLIÈRE ✵ (I), avenue du Trocadéro, 9.
ROGER ✵, rue de Miroménil, 90.

INSPECTIONS GÉNÉRALES.

INSPECTION DU NORD-OUEST.

M. de Chancourtois (C ✱), (✿ I), Inspecteur général de 1re classe.

Service ordinaire des départements: Seine.— Seine-et-Oise.— Seine-et-Marne. — Eure-et-Loir. — Loiret. — Oise. — Somme. — Aisne. — Pas-de-Calais. — Nord. — Sarthe. — Mayenne. — Ille-et-Vilaine. — Morbihan. — Finistère. — Loire-Inférieure. — Côtes-du-Nord. — Manche. — Calvados. — Orne. — Eure. — Seine-Inférieure.

INSPECTION DU NORD-EST.

M. Pesckart d'Ambly ✱, Inspecteur général de 2e classe.

Service ordinaire des départements : Ardennes. — Meuse. — Marne. — Aube. — Yonne. — Saône-et-Loire. — Ain. — Jura. — Doubs. — Côte-d'Or. — Haute-Saône. — Haute-Marne. — Vosges. — Meurthe-et-Moselle. — Haut-Rhin (partie française).

INSPECTION DU CENTRE.

M. Castel (O ✱), Inspecteur général de 2e classe.

Service ordinaire des départements : Loir-et-Cher. — Indre. — Indre-et-Loire. — Maine-et-Loire. — Vendée. — Deux-Sèvres. — Vienne. — Haute-Vienne. — Corrèze. — Creuse. — Puy-de-Dôme. — Cantal. — Haute-Loire. — Nièvre. — Cher. — Allier. — Loire. — Rhône.

INSPECTION DU SUD-EST.

M. Bochet ✱, Inspecteur général de 2e classe.

Service ordinaire des départements : Isère. — Hautes-Alpes. — Basses-Alpes. — Savoie. — Haute-Savoie. — Drôme. — Vaucluse. — Var. — Bouches-du-Rhône. — Alpes-Maritimes. — Corse. — Gard. — Lozère. — Ardèche. — Algérie.

INSPECTION DU SUD-OUEST.

M. Haton de la Goupillière ✱ (✿ I), Inspecteur général de 2e classe.

Service ordinaire des départements : Gironde. — Lot-et-Garonne. — Gers. — Landes. — Basses-Pyrénées. — Hautes-Pyrénées. — Dordogne. — Charente. — Charente-Inférieure. — Ariège. — Pyrénées-Orientales. — Aude. — Hérault. — Haute-Garonne. — Tarn. — Tarn-et-Garonne. — Aveyron. — Lot.

SERVICE ORDINAIRE

DANS LES DÉPARTEMENTS.

DIVISION DU NORD-OUEST.

ARRONDISSEMENT DE PARIS.

M. Roger ✻, inspecteur général de 2ᵉ classe (*provᵗ*), à Paris.

Sous-arrondissement de Paris.

Dép. — Seine.

Ingénieurs ordinaires :

MM. Lodin, 1ʳᵉ classe. . . . . Paris.
Jordan ✻, 1ʳᵉ classe. . . . . Paris.

Sous-arrondissement de Versailles.

Dép. — Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, Eure-et-Loir, Loiret.

M. Lévy (Léon) ✻, Ingénieur ordinaire de 1ʳᵉ classe, à Paris.

Gardes-Mines :

Cuvillier, 2ᵉ cl. . . *Versailles.* | Petitjean, 3ᵉ cl. . *Paris.* | Pluyette, 3ᵉ cl. . . . *Paris.* | Goste, 4ᵉ cl. . . . . *Meaux.* | Hamon, 4ᵉ cl. . . . *Orléans.*

ARRONDISSEMENT DE DOUAI.

M. Peslin ✻ (✪ A), Ingénieur en chef de 2ᵉ classe, à Douai.

Sous-arrondissement de Lille.

Dép. — Nord. (Arr. administratif de Lille, à l'exception des mines de houille. — Arr. administratifs d'Hazebrouck et de Dunkerque.)

M. Olry ✻ (✪ A), Ingénieur ordinaire de 1ʳᵉ classe, à Lille.

Gardes-Mines :

Lefèvre 1ʳᵉ . . . . *Lille.* | Devaux, 2ᵉ cl. . . . . . *Lille.* | Potaux, 4ᵉ cl. . . . . . *Lille.*

Sous-arrondissement de Valenciennes.

Dép. — Nord (Arr. administratifs de Valenciennes, Cambrai, Avesnes et Douai — Mines de houille de l'arr. administratif de Lille.) — Aisne.

M. Chesneau Ingénieur ordinaire de 3ᵉ classe, à Valenciennes.

Gardes-Mines :

Lafont, 1re cl. . . *Valenciennes.* | Poteau, 3e cl. . . *Douai.*
Boisramé, 2e cl. . *Laon.* | Vaillant, 3e cl. . . *Valenciennes.*

ARRONDISSEMENT D'ARRAS.

M. Duporcq ✻, Ingénieur en chef de 2e classe, à Arras.

Sous-arrondissement d'Arras.

Dép. — Pas-de-Calais. (Arr. administratifs d'Arras, Béthune, Saint-Omer et Saint-Pol.—Mines de houille situées dans les arr. administratifs de Saint-Omer, Saint-Pol et Boulogne-sur-Mer.)

M. Soubeiran, Ingénieur ordinaire de 3e classe, à Arras.

Gardes-Mines :

Coret (✪ A), 3e cl. . . . *Arras.* | Moreau, 4e cl. . . . . . *Arras.* | Perrève, 4e cl. . . . *Arras.*

Sous-arrondissement d'Amiens.

Dép. — Somme, Oise, Pas-de-Calais (Arr. administratifs de Montreuil et de Boulogne-sur-Mer, à l'exception des mines de houille).

M. Badoureau (✪ A), Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Amiens.

Gardes-Mines :

Goeb (Jacques), 3e cl. *Amiens.* | Gosse, 4e cl. . . . *Beauvais.*

ARRONDISSEMENT DE ROUEN.

M. de Genouillac ✻, Ingénieur en chef de 2e classe, à Rouen.

Sous-arrondissement de Rouen.

Dép. — Seine-Inférieure, Eure.

N. . . . ., Ingénieur ordinaire. . . . . . . à Rouen.

Gardes-Mines :

Nibourel, ppal. . . . *Rouen.* | Varin, 3e cl. . . . . *Le Havre.*
Besombes, 2e cl. . . *Rouen.* | Girod, 3e cl. . . . . *Evreux.*

Sous-arrondissement de Caen.

Dép. — Manche, Calvados, Orne.

M. Lecornu, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Caen.

Gardes-Mines :

Yvart, 1re cl. . . . . *Flers.* | Scheffler, 2e cl. . . . *Caen.*

ARRONDISSEMENT DU MANS.

M. Perrin ✻, Ingénieur en chef de 2e classe, au Mans.

Sous-arrondissement du Mans.

Dép. — Sarthe, Mayenne.

M. Leclère, Ingénieur ordinaire de 3e classe, au Mans.

Gardes-mines :

Corriol, 2e cl. . . . . *Le Mans.* | Fourmond, 4e cl. . . *Le Mans.*

Sous-arrondissement de Rennes.

Dép. — Ille-et-Vilaine, Côtes-du-Nord, Finistère.

M. N. . . . . Ingénieur ordinaire, à Rennes.

Gardes-mines :

Cadieu, 1re cl. *Rennes.* | Bolo, 4e cl. *Brest.* | Chevreul, 4e cl. *Rennes.*

Sous-arrondissement de Nantes.

Dép. — Loire-Inférieure, Morbihan.

M. Langlois, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Nantes.

Gardes-mines :

Vivien, ppal . . . . . *Nantes.* | Bosdecher, 2e cl. *Nantes.*

DIVISION DU NORD-EST.

ARRONDISSEMENT DE NANCY.

M. Genreau ✱, Ingénieur en chef de 2e classe, à Nancy.

Sous-arrondissement de Nancy.

Dép. — Meurthe-et-Moselle, Vosges.

M. Cousin, Ingénieur ordinaire de 3e classe, à Nancy.

Gardes-mines :

Etienne, ppal. . . *Nancy.* | Pierrat, 2e cl. . . . . . . *Epinal.*
Maigret, 2e cl. . *Nancy.* (Provt). | Guillot, 4e cl. . . . . . . *Nancy.*

Sous-arrondissement de Mézières.

Dép. — Ardennes, Meuse, Marne.

M. Henriot, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Mézières.

Gardes-mines :

Barbry (✪ A), ppal . . *Reims.* | Mermillod, 2e cl. . . *Bar-le-Duc.*
Foucault, 1re cl. . . . *Charleville.* | Watrin, 2e cl. . . . . . *Mézières.*

ARRONDISSEMENT DE CHAUMONT.

M. Moissenet ✱, Ingénieur en chef de 1re classe, à Chaumont.

Sous-arrondissement de Troyes.

Dép. — Aube, Haute-Marne, Yonne.

N. . . . . . . Ingénieur ordinaire, à Troyes.

Gardes-mines :

Pestelard, ppal. . . *Troyes.* | Villaume, 2e cl . . *Chaumont.*
Préchey, 1re cl. . . *Bourbonne-les-Bains.* | Krummeich, 3e cl. *Auxerre.*

Sous-arrondissement de Vesoul.

Dép. — Haute-Saône, Haut-Rhin (partie française).

M. Maitre, Ingénieur ordinaire de 3e classe, à Vesoul.

Gardes-mines :

Bonnaymé, ppal. . . *Belfort.* | Chalot, 1re cl. . . . . *Vesoul.*

ARRONDISSEMENT DE CHALON-SUR-SAONE.

M. Delafond ✱, Ingénieur en chef de 2e classe, à Chalon.

Sous-arrondissement de Chalon.

Dép. — Saône-et-Loire, Ain.

M. Walckenaër, Ingénieur ordinaire de 3e classe, à Châlon.

Gardes-mines :

Soudan, 1re cl. . . . *Le Creuzot.* | Germain, 4e cl. . . . *Bourg.*
Fyot, 4e cl. . . . . *Chalon.* | Pupier, 4e cl. . . . . *Chalon.*

Sous-arrondissement de Dijon.

Dép. — Doubs, Jura, Côte-d'Or.

M. Luuyt (Maurice), Ingénieur ordinaire de 3e classe, à Dijon.

Gardes-Mines :

Hoctin, 2e cl. . . . . . *Dijon.* | Lesprit, 2e cl. . . *Besançon.* | Perrot, 4e cl. *Lons-le-Saulnier.*

DIVISION DU CENTRE.

ARRONDISSEMENT DE POITIERS.

M. Orsel (O ✱), Ingénieur en chef de 1re classe, à Tours.

Sous-arrondissement d'Angers.

Dép. — Maine-et-Loire, Vendée, Deux-Sèvres.

M. Ichon, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Angers.

Gardes-Mines :

Radigois, 2e cl. . *La Roche-sur-Yon.* | Platon, 4e cl. . . . . *Angers.*

Sous-arrondissement de Tours.

Dép. — Indre-et-Loire, Loir-et-Cher, Vienne.

N. . . . ., Ingénieur ordinaire. . . . . . à Tours.

Gardes-Mines :

Vassal ✱, 1re cl. . *Poitiers.* | Clavel, 2e cl. . . . . . *Tours.* | Bazin, 4e cl. . . . . . . *Tours*

Sous-arrondissement de Bourges.

Dép. — Cher, Corrèze, Creuse, Haute-Vienne, Indre.

M. Durand de Grossouvre, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Bourges.

Gardes-Mines :

Hurlault, 2e cl. . . . *Limoges.* | Mazagot, 3e cl. . . . *Bourges.*
Vollot, 2e cl. . . . . *Bourges.* | Laruelle, 4e cl. . . . *Guéret.*

ARRONDISSEMENT DE SAINT-ÉTIENNE.

M. Chosson ✻, Ingénieur en chef de 2e classe, à Saint-Étienne.

Sous-arrondissement de Saint-Étienne.

Dép. — Loire (à l'exception de la partie Nord-Est du bassin houiller de St-Étienne jusqu'à la concession de St-Chamond, qui reste également en dehors du sous-arrondissement).

M. Laurans, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à St-Étienne.

Gardes-Mines.

Mairey, ppal. . . . . . *St-Étienne.* | Maillon, 2e cl. . . . . . . *St-Étienne.*
Raphanel, ppal. . . . . . *id.* | Harbulot, 4e cl. . . . . . *id.*

Sous-arrondissement de Rive-de-Gier.

Dép. — Loire (partie Nord-Est du bassin houiller de St-Étienne, jusqu'à la concession de St-Chamond inclusivement), Rhône.

M. Dougados, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Rive-de-Gier.

Gardes-Mines.

Lavé, ppal. . . . *Rive-de-Gier.* | Repelin, 1re cl. . *Lyon.* | Merchadier, 4e cl. *Lyon.*
Malplat, 1re cl. . *id.* | Benoit, 4e cl. . . *id.*

ARRONDISSEMENT DE CLERMONT.

M. de Gouvenain ✻, Ingénieur en chef de 1re classe, à Clermont.

Sous-arrondissement de Clermont.

Dép. — Cantal, Puy-de-Dôme, Haute-Loire.

M. de Béchevel, Ingénieur ordinaire de 3e classe, à Clermont.

Gardes-Mines.

Seignobosc, 3e cl. . . . . . *Clermont.* | Rouzeaud, 4e cl . . . . . *Clermont.*

Sous-arrondissement de Moulins.

Dép. — Allier, Nièvre.

M. Launay (de), Ingénieur ordinaire de 3e classe, à Moulins.

Gardes-Mines.

Bouguet, 2e cl. . . . . *Moulins* | Chazoulière, 2e cl. . . . . . *Montluçon.*

DIVISION DU SUD-EST.

ARRONDISSEMENT DE MARSEILLE.

M. Benoit ✻, Ingénieur en chef de 2e classe, à Marseille.

Sous-arrondissement de Marseille.

Dép. — Bouches-du-Rhône, Vaucluse, Basses-Alpes.

M. Oppermann, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Marseille.

Gardes-Mines.

Albin, ppal. . . . . . . *Marseille.* | Boutes, 3e cl. . . . . . *Marseille.*
Pierron, 2e cl. . . . . . *id.* | Métivet, 3e cl. . . . . . *Avignon.*

Sous-arrondissement de Nice.

Dép. — Alpes-Maritimes, Var, Corse.

M. Termier, Ingénieur ordinaire de 3e classe, à Nice.

Gardes-Mines :

MM. Clère, 2e cl. . . . *Draguignan.* | L'Olivier, 4e cl. . . . . . *Bastia.*
Gomot, 4e cl. . . . . *Nice.*

ARRONDISSEMENT DE CHAMBÉRY.

M. Lachat ✻, Ingénieur en chef de 2e classe, à Chambéry.

Sous-arrondissement de Chambéry.

Dép. — Savoie, Haute-Savoie.

N. . . . . . . Ingénieur ordinaire, à Chambéry.

Gardes-Mines :

Goddard, 1re cl. . . . . . *Chambéry.* | Villat, 3e cl. *St-Jean-de Maurienne.*
Reboul, 3e cl. . . . . . . *Annecy.*

Sous-arrondissement de Grenoble.

Dép. — Isère, Hautes-Alpes.

M. Kuss, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Grenoble.

Gardes-Mines :

Bourdon, ppal. *Grenoble.* | Péricard, 3e cl. . . . . . *Briançon.*
Gilly, 1re cl. . *Bourgoin.* | Issartier, 4e cl. . . . . . *Grenoble.*

ARRONDISSEMENT D'ALAIS.

M. Rigaud ✻, Ingénieur en chef de 2e classe, à Alais.

Sous-arrondissement d'Alais.

Dép. — Gard.

M. de Curières de Castelnau ✻, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Alais.

Gardes-Mines :

Mittre, ppal. . . . . *Alais.* | Bertharion, 4e cl. . . . . *Alais.*
Bonnes, 3e cl. . . . . *id.*

Sous-arrondissement de Privas.

Dép. — Ardèche, Lozère, Drôme.

N. . . . . . ., Ingénieur ordinaire, à Privas.

Gardes-Mines :

Thomas (A.), ppal. . . . . *Privas.* | Vaillot, 4e cl. . . . . *Privas.*

DIVISION DU SUD-OUEST.

ARRONDISSEMENT DE BORDEAUX.

M. Bère ✻, Ingénieur en chef de 1re classe, à Périgueux.

Sous-arrondissement de Bordeaux.

Dép. — Dordogne, Charente, Charente-Inférieure, Gironde, Lot-et-Garonne.

M. Boutiron, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Bordeaux.

Gardes-Mines :

Martine, pp[al] . . . . . . *Périgueux*. | Jeannin, 1[re] cl. . . . . . *Angoulême*.
Cazenave, 1[re] cl. . . . *Bordeaux*. | Chevallot, 2[e] cl. . . . . *Bordeaux*.

Sous-arrondissement de Pau.

Dép. — Landes, Hautes-Pyrénées, Basses-Pyrénées, Gers.

M. Beaugey, Ingénieur ordinaire de 3[e] classe, à Pau.

Gardes-Mines :

Jacquin, 3[e] cl.. . . . . *Pau*. | Delnott, 4[e] cl.. . . . *Mont-de-Marsan*.

ARRONDISSEMENT DE RODEZ.

M. Laur ✻, Ingénieur en chef de 1[re] classe, à Rodez.

Sous-arrondissement de Rodez.

Dép. — Aveyron, Lot.

M. Vital, Ingénieur ordinaire de 1[re] classe, à Rodez.

Gardes-Mines :

Brossette, 1[re] cl. . . . . . *Aubin*. | Abadie, 4[e] cl. . . *Rodez*.

Sous-arrondissement d'Albi.

Dép. — Tarn-et-Garonne, Tarn.

(L'Ingénieur en chef de l'arrondissement.)

Garde-Mines :

Galtier, 2[e] cl. . . . . *Albi*.

ARRONDISSEMENT DE TOULOUSE.

M. Meurgey ✻, Ingénieur en chef de 2[e] classe, à Toulouse.

Sous-arrondissement de Carcassonne.

Dép. — Aude, Hérault, Pyrénées-Orientales.

M. Braconnier ✻, Ingénieur ordinaire de 1[re] classe, à Carcassonne.

Gardes-Mines :

Feyte, 1[re] cl. . . . *Montpellier*. | Pagès, 3[e] cl. . . *Carcassonne*. | Finot, 4[e] cl.. . . . *Prades*.

Sous-arrondissement de Vic-Dessos.

Dép. — Ariége, Haute-Garonne.

M. Nentien, Ingénieur ordinaire de 3[e] classe, à Vic-Dessos.

Gardes-Mines :

Barrier, 1[re] cl. . . *Toulouse*. | Séris, 2[e] cl. . . . . . . *Seix*. | Drouot, 4[e] cl. . . . . *Foix*.

ALGÉRIE

M. Pouyanne ✱, Ingénieur en chef de 1re classe, à Alger.

Sous-arrondissement d'Alger.

(L'Ingénieur en chef.)

Gardes-Mines :

Lussac, 1re cl. . . . . *Alger.*
Pesez (✪ A), 1re cl. . . . *id.*
Christol, 2e cl. . . . . . . *Alger.*
Tingry, 2e cl. . . . . *id.*

Sous-arrondissement d'Oran.

M. Bails, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Oran.

Gardes-Mines :

Bouty, ppal . . . . *Oran.*
Drot, 2e cl. . . . . *Tlemcen.*
Poncelet, 2e cl. . . . . *Oran.*
Chaudoreille, 4e cl. . . . . . *Mascara.*

Sous-arrondissement de Constantine.

M. Jacob, Ingénieur ordinaire de 3e classe, à Constantine.

Gardes-Mines :

Grand, 4e cl. . . . *Constantine.*
Mercier, 4e cl. . . . . . . *Constantine.*

LABORATOIRE DE CHIMIE DE CONSTANTINE.

M. Sergère, Garde-mines de 4e classe.

Sous-arrondissement de Bône.

M. N. . . . ., Ingénieur ordinaire, à Bône.

Garde-Mines :

Vion, 4e cl. . . . . Bône.

SERVICES SPÉCIAUX.

Surveillance des appareils à vapeur, usines métallurgiques et statistique de l'industrie minérale dans le département de la Seine.

MM. Julien ✻, Ingénieur en chef de 1re classe, à Paris.

Ingénieur ordin. | Wiekersheimer, 1re classe, à Paris.

Gardes-Mines :

Tourneur. . . . 1re cl.	Hanoy . . . . . . 3e cl.	Ode. . . . . 4e cl.
Hervier. . . . . 2e cl.	Morel . . . . . . 3e cl.	

Carrières de Paris et du département de la Seine.

MM. Roger ✻, Inspecteur général de 2e classe (*prov.*), à Paris.

Ingénieurs ordin. { Jordan ✻, 1re classe . . . . / Lodin, 1re classe. . . . . } Paris.

Gardes-Mines :

Dunkel (✪ I) . . ppal.	Bruant. . . . . . 2e cl.	Mathieu. . . . . 3e cl.
Fagot.. . . . . . 1re cl.	Froissardey. . . . 3e cl.	Vallet.. . . . . . . 4e cl.
Pondruel. . . . . 1re cl.		

Mission spéciale ayant pour objet : 1° L'examen de différents projets de loi déposés ou à déposer devant le Parlement au sujet du régime des Mines ; 2° l'étude comparative des diverses législations minières à l'étranger.

M. Béral ✻, Ingénieur en chef de 1re classe, à Paris.

Études topographiques souterraines de bassins houillers.

M. Jacquot (O ✻), Inspecteur général de 1re classe, *d. n.* Directeur du service.

Topographie des bassins houillers de Valenciennes (Nord) et du département du Pas-de-Calais.

MM. Zeiller ✻, Ingénieur en chef de 2ᵉ classe, *d. n.* . . . . . . Paris.
Olry ✻ (✪ A), Ingénieur ordinaire de 1ʳᵉ classe, *d. n.* Lille.
Soubeiran, *idem* de 3ᵉ classe, *d. n.* Arras.

Gardes-Mines :

Lafont, 1ʳᵉ cl., *d. n.* . . Valenciennes. | Coret (✪ A), 3ᵉ cl., *d. n.* Arras.

Topographie des minières du Cher (Études).

M. Durand de Grossouvre, Ingénieur ordinaire de 1ʳᵉ classe, *d. n.*, à Bourges.

Topographie des bassins houillers d'Épinac et d'Autun.

MM. Lévy (Michel) ✻, Ingénieur en chef de 2ᵉ classe, *d. n.* à Paris.
Delafond ✻, *idem.* à Chalon-sur-Saône.

Topographie du bassin houiller de Ronchamp.

M. Trautmann ✻, Inspecteur général honoraire, à Chaumont.

Établissement thermal de Luxeuil.

M. Maitre, Ingénieur ordinaire de 3ᵉ classe, *d. n.*, à Vesoul.

Carte géologique détaillée de la France.

SERVICE CENTRAL.

MM. Jacquot (O ✻), Inspecteur général de 1ʳᵉ classe, *d. n.*, Directeur.

Ingénieurs en chef. { Fuchs (O ✻), 1ʳᵉ classe, *d. n.* . . . . . . ; Potier ✻, 2ᵉ classe, *d. n.* . . . . ; Carnot ✻, 2ᵉ classe, *d. n.* . . . . ; Lévy (Michel) ✻, 2ᵉ classe, *d. n.* . . . . ; Douvillé ✻, 2ᵉ classe, *d. n.* . . . . . . } Paris

Ingénieurs ordin. . { Bertrand, 1ʳᵉ classe. . . . . ; Rolland, 2ᵉ classe. . . . . } Paris.

Guyerdet (✪ A), préparateur à la collection de géologie de l'École supérieure des mines.
Thomas (H), garde-mines de 1ʳᵉ classe, chef des travaux graphiques.
Beaumez, secrétaire de l'École supérieure des mines, *régisseur*.

Collaborateurs adjoints au service de la carte géologique détaillée de la France.

MM.

Linder (O ✱)	Inspecteur général de 2e classe.	Paris.
Nivoit ✱ (✪ A). . . .	Ingénieur en chef de 2e classe.	*Id.*
Genreau ✱.	*Id.*	Nancy.
Delafond ✱	*Id.*	Chalon-sur-Saône.
Rigaud ✱.	*Id.*	Alais.
Le Verrier ✱.	Ingénieur ordinaire de 1re classe.	Saint-Etienne.
Durand de Grossouvre.	*Id.*	Bourges.
Lodin.	*Id.*	Paris.
Lecornu.	*Id.* de 2e classe.	Caen.
Luuyt (Maurice) . . .	*Id.* de 3e classe.	Dijon.
Caméré ✱ (✪ A). . .	Ing. en chef des ponts et chaussées de 2e classe, à Vernon.	
Mouret	Ing. ordin. des ponts et chaussées de 1re cl., à Périgueux.	
Zürcher.	*Id.* *Id.* , à Toulon.	
Guillier ✱.	Conducteur principal des ponts et chaussées, au Mans.	
Lory ✱ (✪ I).	Professeur de géologie à la Faculté des sciences de Grenoble, membre correspondant de l'Institut.	
Fouqué ✱.	Membre de l'Institut, professeur de géologie au Collège de France.	
Gosselet ✱ (✪ I). . .	Professeur de géologie à la Faculté des sciences de Lille.	
Vélain ✱	Maître de conférences de géologie à la Sorbonne.	
Barrois (✪ I)	Maître de conférences de géologie à la Faculté des sciences de Lille.	
Georges Fabre.	Ancien élève de l'École polytechnique, inspecteur des forêts, à Alais.	
De Cossigny.	Ancien élève de l'École polytechnique et de l'École des mines, ingénieur civil, à Courcelles, par Clérey (Aube).	
Pillet (Louis) (✪ I). .	Avocat, à Chambéry.	
Doumerc (Paul). . . .	Ingénieur civil, à Montauban.	
Doumerc (Jean) (✪ A).	Ancien élève de l'Ecole des mines, Ingénieur civil, à Montauban.	
Fontannes (✪ A) . . .	Géologue, à Lyon.	
Falsan (✪ I)	Géologue, à Collonges-sur-Saône.	
Collot	Professeur de Géologie à la Faculté des sciences de Dijon.	
Vasseur	Membre de la Société géologique de France, à Paris.	
Monthiers ✱	*Id.*	
Renevier.	Professeur à l'Académie de Lausanne, membre de la société géologique de France.	
Arcelin	Membre de la société géologique de France, à Beaune.	
Dagincourt (Dr). . . .	*Id.* à Paris.	
Dollfus.	*Id.* *Id.*	
L'abbé Ducrost (✪ A).	Curé de Solutré (Saône-et-Loire).	
Carez	Membre de la société géologique, à Paris.	
Lacvivier (de) (✪ A) .	Censeur du Lycée, à Montpellier.	
Bourgeois	Préparateur au Collège de France.	
Rames.	Pharmacien, à Aurillac.	
Killian.	Préparateur-adjoint à la Sorbonne.	
Boisselier	Agent administratif de la Marine, à Rochefort.	
Bureau (Edouard). . .	Professeur au Muséum, à Paris.	
Bureau (Louis). . . .	Directeur du Musée, à Nantes.	
Munier-Chalmas . . .	Sous-Directeur du laboratoire de géologie à la Sorbonne, à Paris.	

Œhlert	Bibliothécaire et conservateur du Musée, à Laval.
Renault ✻.	Aide-Naturaliste au Muséum, à Paris.
Caralp	Préparateur de Géologie à la Faculté des sciences de Toulouse.
Bergeron.	Préparateur de Géologie à la Sorbonne, à Paris.
Fallot.	Secrétaire de la Société géologique, Docteur en médecine, à Paris.
Hollande.	Professeur de physique au lycée de Chambéry.
Doze (Paul).	Ingénieur civil, à Mézel (Basses-Alpes).

Cartes géologiques et cartes agronomiques départementales.

Départements.	Noms des ingénieurs.	Grades.	Résidences
Ardennes. . . .	Meugy ✻.	Insp. gén. hon.	Paris.
	Nivoit ✻ (✪ A)	Ingén. en chef. .	*Id.*
Indre.	Carnot ✻.	Ingén. en chef. .	*Id.*
Landes.	Jacquot (O ✻).	Inspect. général.	*Id.*
Saône-et-Loire .	Delafond ✻.	Ingén. en chef..	Chalon.
Vendée.	Descottes (O ✻).	Insp. gén. (retr.).	Paris.

CONTROLE DES CHEMINS DE FER EN EXPLOITATION.

(Voir pages 142 à 166.)

SERVICES DÉTACHÉS.

Voirie départementale d'Alger.

M. Guilier, Garde-Mines de 4e classe.

Tunisie.

M. Grand, Ingénieur ordinaire de 1re classe,
Directeur général des Travaux publics de la Régence de Tunis.

MM. Aubert, Ingénieur ordinaire de 3e classe.
Espérandieu, Garde-Mines de 2e classe.

Ministère de la Guerre.

ÉCOLE POLYTECHNIQUE.

MM.
Phillips (O ✻), *Membre de l'Institut*, Inspecteur général de 2e classe, *d. n.*, *Examinateur.*
Résal ✻ (✪ I), *idem*, Ingénieur en chef de 1re classe, *Professeur.*
Moutard ✻, Ingénieur en chef de 1re classe, *Examinateur.*
Jordan ✻, Ingénieur ordinaire de 1re classe, *d. n.*, *Professeur.*
Cornu ✻, Ingénieur en chef de 2e classe, *idem.*
Potier ✻, Ingénieur en chef de 2e classe, *d. n.*, *idem.*
Le Chatelier, Ingénieur ordinaire de 1re classe, *Répétiteur.*
Poincaré, Ingénieur ordinaire de 2e classe, *idem.*
Humbert (Georges), Ingénieur ordinaire de 3e classe, *d. n.*, *Répétiteur auxiliaire.*

Ministère de l'Instruction publique et des Beaux-Arts.

FACULTÉ DES SCIENCES DE PARIS.

M. Poincaré, Ingénieur ordinaire de 2e classe, *d. n.*, *Maître de conférences.*

FACULTÉ DES SCIENCES DE CAEN.

M. Lecornu, Ingénieur ordinaire de 2e classe, *d. n.*, *Maître de conférences.*

Ministère de la Marine et des Colonies.

NOUVELLE-CALÉDONIE.

Gardes-Mines :

MM. Revel, 2e cl. | Stopin, 3e cl. | Croisille, 4e

CONSEIL D'ÉTAT.

M. Lamé Fleury (O ✻), Inspecteur gén. de 1re cl. — *Conseiller d'État.*

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

(Voir pages 140 et 141.)

SÉNAT.

MM. de Freycinet (O ✻), Inspecteur général de 2e classe, *Sénateur* (département de la Seine), Ministre des Affaires étrangères.

Béral ✻, Ingénieur en chef de 1re classe, *d. n.*, *Sénateur* (département du Lot).

INGÉNIEURS ET GARDES-MINES EN CONGÉ, EN DISPONIBILITÉ OU EN CONGÉ RENOUVELABLE.

INGÉNIEURS ET GARDES-MINES EN CONGÉ OU EN DISPONIBILITÉ.

Ingénieurs ordinaires :

Laugel, 2e classe.
Vieira, 2e classe.

Gardes-Mines :

Cuvillier (A), 2e cl.
Guèze, 2e cl.
Estienvrot, 3e cl.
Précorbin (de), 3e cl.
Albrieux, 4e cl.
Mialhe, 4e cl.
Ravat, 4e cl.

INGÉNIEURS ET GARDES-MINES ATTACHÉS AU SERVICE DE COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER ET DE DIVERSES SOCIÉTÉS EN FRANCE ET A L'ÉTRANGER (1).

CHEMINS DE FER DU NORD ET EMBRANCHEMENTS.

*Sauvage, Ingénieur ordinaire de 2e classe.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

*Clérault ✻, Ingénieur en chef de 2e classe, *d. n.*

CHEMINS DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

*Noblemaire (O✻), Ingénieur en chef de 2e classe.

Ingénieurs ordinaires :

*Henry ✻, 1re classe.
*Amiot, 1re classe.
*Carcanagues, 2e classe.

CHEMINS DE FER DE PARIS A ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

*Heurteau ✻, Ingénieur en chef de 2e classe.

NOTA. Pour chacune de ces listes, les fonctionnaires sont placés par grades et par classes en suivant l'ordre alphabétique.

(1) *Les noms précédés d'un astérisque sont ceux des fonctionnaires qui ont obtenu un congé renouvelable.*

SERVICES DIVERS.

COMPAGNIE DES FORGES ET FONDERIES DE L'HORME.

*Leseure ✱, Ingénieur en chef de 2e classe.

COMPAGNIE DES USINES MÉTALLURGIQUES DE MARQUISE.

Sens ✱, Ingénieur ordinaire de 1re classe.

COMPAGNIE DES MINES DE DOURGES.

*Voisin (Armand), Ingénieur ordinaire de 1re classe.

COMPAGNIE DES MINES DE FER MAGNÉTIQUE EN ALGÉRIE.

Ingénieurs en chef :

*Rocard ✱, 1re classe. | *Parran ✱, 2e classe.

COMPAGNIE DES MINES DE ROCHE-LA-MOLIÈRE ET FIRMINY.

*Voisin (Honoré), Ingénieur ordinaire de 2e classe.

SOCIÉTÉ DES ACIÉRIES DE LONGWY.

*Mussy ✱, Ingénieur en chef de 2e classe.

SOCIÉTÉ DES MINES ET FONDERIES DE SANTANDER ET QUIROS.

*De Cizancourt ✱, Ingénieur en chef de 1re classe.

SOCIÉTÉ DES MINES DE L'ANJOU ET DES FORGES DE SAINT-NAZAIRE.

*Coince ✱, Ingénieur en chef de 2e classe.

SOCIÉTÉ DES MINES DE DIÉLETTE (MANCHE).

*Dormoy ✱, Ingénieur en chef de 2e classe.

SOCIÉTÉ MINIÈRE ET MÉTALLURGIQUE DE PEÑARROYA (ESPAGNE).

*Ledoux ✱, Ingénieur en chef de 2e classe.

ÉTUDES ET TRAVAUX MINÉRALOGIQUES.

*Cumenge ✱, Ingénieur ordinaire de 1re classe.

COMMISSION CHARGÉE D'ÉTUDIER LES CONDITIONS D'ÉTABLISSEMENT DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA.

*Boutan, Ingénieur ordinaire de 2e classe.

Compagnies, Sociétés diverses, etc.

Gardes-Mines :

*Savreux, 1re cl.
*Auvergne, 2e cl.
*Pichard, 2e cl.
*Rouzaud (C.), 2e cl.
*Gal, 3e cl.
*Gardes, 3e cl.
*Rouzaud (G.), 3e cl.
*Terraillon, 3e cl.

Ingénieurs et Gardes-Mines sans destination.

M. Martelet (O ✳), Ingénieur en chef de 2e classe.

Gardes-Mines :

Lacombe ✳, 2e cl.
Royer, 2e cl.
Gunelle, 3e cl.
Gibert, 4e cl.
Grandière, 4e cl.
Lantz, 4e cl.
Letenneur, 4e cl.
Martin (Alex.), 4e cl
Picard, 4e cl.
Simonin, 4e cl.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE DES MINES.

Boulevard Saint-Michel, nos 60 et 62.

DIRECTION ET ADMINISTRATION.

MM.

Luuyt (Paul) (O ✻), Inspecteur général de 2e classe, Directeur.
Carnot ✻, Ingénieur en chef de 2e classe, Inspecteur.

ENSEIGNEMENT.

Cours oraux.

Nom	Fonction	Cours
Mallard ✻, Ingénieur en chef de 1re classe.	Professeur.	Minéralogie.
De Chancourtois (C ✻, ⚘ I), Inspecteur général de 1re classe	*idem.*	Géologie.
Bertrand, Ingénieur ordinaire de 1re classe.	Suppléant.	Géologie.
Haton de la Goupillière ✻ (⚘ I), Inspecteur général de 2e classe.	Professeur.	Exploitation des mines et machines.
N.	*idem.*	Métallurgie.
Carnot ✻, Ingén. en chef de 2e classe	*idem.*	Docimasie.
Résal ✻ (⚘ I), Ing. en ch. de 1re classe.	*idem.*	Constructions.
Vicaire ✻, Ingén. en chef de 2e classe.	*idem.*	Chemins de fer.
Aguillon ✻, *idem.*	*idem.*	Législation des mines.
Fuchs (O ✻), Ingén. en chef de 1re classe.	*idem.*	Agriculture et géologie technique.
Douvillé ✻, Ingén. en chef de 2e classe.	*idem.*	Paléontologie.
Cheysson (O ✻) (⚘ I), Ing. en chef des Ponts et Chaussées de 1re classe.	*idem.*	Économie politique.

Tartrat (O ✻), chef de bataillon du génie, chargé du cours de fortification.

Nom	Cours
Bossert (⚘ A).	Langue allemande.
Elwall ✻ (⚘ I).	Langue anglaise.

Exercices pratiques.

Nom	Service
Carnot ✻, Ing. en chef de 2e cl., *d. n.*, Directeur.	Laboratoires.
Le Chatelier, Ingénieur ordinaire de 1re classe, Adjoint.	Laboratoires.
Rigout, Préparateur.	Laboratoires.
Pelletan ✻, Ingénieur ordinaire de 1re classe.	Levé de plans.
Lenoir (⚘ A).	Travaux graphiques.

Collections relatives à l'industrie minérale.

Carnot ✻, Ingénieur en chef, *d. n.*, Conservateur.
De Chancourtois (C ✻, ⚘ I), Inspecteur général, *d. n.*, Conservateur adjoint de la collection de géologie.
Douvillé ✻, Ingénieur en chef, *d. n.*, Conservateur adjoint de la collection de paléontologie.
Fuchs (O ✻), Ingénieur en chef, *d. n.*, Conservateur adjoint de la collection de statistique départementale.
Zeiller ✻, Ingénieur en chef, *d. n.*, Attaché au service de la collection de paléontologie végétale.
Friedel ✻, Conservateur adjoint de la collection de minéralogie.
Guyerdet (⚘ A), Préparateur à la collection de géologie.
Richard ✻, Préparateur aux collections.

Cours préparatoires pour les candidats à l'externat.

Moutard ✻, Ingén. en chef de 1re classe, professeur. . . . Analyse et Mécanique.
Pelletan ✻, Ingén. ordinaire de 1re classe, *id.* . . . . Géométrie descriptive.
Potier ✻, Ingénieur en chef de 2e classe, *id.* . . . . Physique.
Le Chatelier, Ingén. ordinaire de 1re classe, *id.* . . . . Chimie générale.

Bureau d'essais pour les substances minérales.

Carnot ✻, Ing. en chef, *d. n.*, Directeur. | Rioult, Chimiste.
Le Chatelier, Ing. ordin., *d. n.*, Adjoint. | Brunet, *idem.*

Service de santé.

Passant ✻ (✪ A), Médecin.

Police intérieure.

Jacques ✻, Officier surveillant.

Secrétariat. — Bibliothèque.

Beaumez, Secrétaire-régisseur. | Pons, 1er Commis aux écritures.
Lambelin ✻, Bibliothécaire. | Thomas, Expéditionnaire.

CONSEIL DE L'ÉCOLE.

Le Conseil est présidé par le Ministre.

MM.
Luuyt (Paul) (O ✻), Insp. gén. de 2e cl., Directeur de l'École, *Vice-Président.*
Tournaire (O ✻), Inspecteur général de 1re classe.
Bochet ✻, Inspecteur général de 2e classe.
De Chancourtois (C ✻) (✪ I), Inspect. gén. de 1re classe. Professeur.
Haton de la Goupillière ✻ (✪ I), Inspect. gén. de 2e cl. *idem.*
Mallard ✻, Ingénieur en chef de 1re classe. *idem.*
Résal ✻ (✪ I), *idem* *idem.*
Fuchs (O ✻), *idem* *idem.*
Vicaire ✻, Ingénieur en chef de 2e classe. *idem.*
Aguillon ✻, *idem* *idem.*
Douvillé ✻, *idem* *idem.*
Cheysson (O ✻) (✪ I), Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de 1re classe. . . . . *idem.*
Carnot ✻, Ingén. en chef de 2e cl., Professeur, Inspecteur de l'Ecole, *Secrétaire.*

CONSEIL DE PERFECTIONNEMENT DE L'ÉCOLE.

MM.
Luuyt (Paul) (O ✻), Inspect. génér. de 2e cl., Directeur de l'Ecole, *Président.*
Jacquot (O ✻), Inspecteur général de 1re classe.
Bochet ✻, Inspecteur général de 2e classe.
Peschart d'Ambly ✻, *idem*
Chancourtois (de) (C ✻) (✪ I), Inspect. gén. de 1re classe. Professeur.
Haton de la Goupillière ✻ (✪ I), Inspect. gén. de 2e cl. *idem.*
Carnot ✻, Ingénieur en chef, Inspecteur de l'Ecole, *Secrétaire.*

ÉLÈVES INGÉNIEURS DES MINES.

PREMIÈRE CLASSE.	DEUXIÈME CLASSE.	TROISIÈME CLASSE.
1 Fontaine.	1 Babu.	1 Chapuy.
2 Bochet.	2 Genty.	2 Toqué.
3 Pellé.	3 Fèvre.	3 Bernard.
4 Boell.	4 Léon.	4 Delloue.
5 Lebreton.	5 Villain.	5 Lantenois.
6 Séligmann-Lui.	6 Primat.	6 Nadal.
7 Fumey.	7 Rateau.	

ÉLÈVES EXTERNES.

PREMIÈRE CLASSE.

1 Hébert.
2 Eschwège.
3 Salathé.
4 Dorion.
5 Vincens.
6 Hirtz.
7 Gerest.
8 Joret.
9 Rouzaud.
10 Gary.
11 Maurice.
12 Lefèvre.
13 Panassié.
14 Ferry.
15 Nave.
16 Max.

ÉLÈVES ÉTRANGERS DE PREMIÈRE CLASSE.

1 Zurcher.
2 Carapebus (de).
3 Koelichen (de).

DEUXIÈME CLASSE.

1 Damour.
2 Wisse.
3 Canat.
4 Berge.
5 Laederich.
6 Moreau.
7 Engelbach.
8 Le Royer.
9 Guéroult.
10 Vautier.
11 Mercier.
12 Michel.
13 Roux.
14 Perreur.
15 Merveilleux du Vignaux.
16 Holtzer.
17 Bouinais.
18 Ledoux.
19 Lemaire.
20 Braure.
21 Montauzan (de).
22 Ferrand.
23 Boucherville (de)

ÉLÈVES ÉTRANGERS DE DEUXIÈME CLASSE.

1 Rey.
2 Castro (de).
3 Saégin.
4 Lardy.
5 Ortmans.
6 Protopapadalkis.
7 Pritchard.

TROISIÈME CLASSE.

1 Proromant.
2 Boullangier.
3 Strap.
4 Damour.
5 Balland.
6 Coquelin.
7 Gaufrès.
8 Rouff.
9 Garnier.
10 Papon de Lameigné.
11 Ducasse.
12 Lecomte-Denis.
13 Thomassin (de).
14 Carpet.
15 Le Touzé.
16 Cablat.
17 Brault.
18 Dianous de la Perrotine.
19 Sauvageot.
20 D'Adhémar.
21 Jacoupy.
22 Bloch.
23 Maybluh.
24 Lalo.
25 Charton.

ÉLÈVES ÉTRANGERS DE TROISIÈME CLASSE.

1 Leonino.
2 Mounot.
3 Tchéradjian.
4 Souza Brandao (de)

COURS PRÉPARATOIRES.

ÉLÈVES TITULAIRES.

1 Dufour.
2 Claussonne (de).
3 Paulmar.
4 Duval.
5 Pérouse.
6 Petitjean.
7 Perès.
8 Roux.
9 Vidal.
10 Malézieux.
11 Feugère des Forts
12 Bousquet.
13 Sageret.
14 Regray.
15 Adenot.
16 Dhombres.
17 Barle.
18 Martin.
19 Clausse.
20 Baire.
21 Coulbeaux.
22 Walcker.
23 Suquet.
24 Baudoin-Buguet
25 Combelles.
26 Danloux du Mesnil.
27 Gaudet.
28 Gasquet (de).
29 Boelle.
30 Castel.
31 Aubry.
32 Chenivesse.
33 De la Valette.
34 Ruef.

ÉLÈVES ÉTRANGERS.

1 Jordanoff.
2 Sougui.
3 Floresco.
4 Anastasesco.

ÉCOLE DES MINES DE SAINT-ÉTIENNE.

Administration :

MM.
Gonthier ✻, Ingénieur en chef de 2ᵉ classe, Directeur.

Enseignement :

Gonthier ✻, Ing. en ch. de 2ᵉ cl., *d. n.*, profess.		Exploitation des mines et préparation mécanique. Chemins de fer et législation des mines.
Le Verrier ✻, Ing. ord. de 1ʳᵉ cl. . .	*id.*	Chimie, docimasie. Métallurgie.
Tauzin, Ingén. ordin. de 2ᵉ cl.	*id.*	Calcul infinitésimal. Mécanique rationnelle. Mécanique appliquée et constructions.
N	*id.*	Physique. Minéralogie. Géologie.
Baroulier.	*id.*	Leçons de manipulations.
Grand'Eury ✻.	*id.*	Complément de mathématiques spéciales et de géométrie descriptive. Stéréotomie, lever de plans. Comptabilité, dessin.

Surveillance, Secrétariat, Service de santé.

Kaps, Surveillant des études.
Blanchon ✻ ✻, *id.*
Guillot, Bibliothécaire, commis aux écritures.
Docteur Reimbault ✻ (✿ A), Service de santé.

Conseil de l'École.

Le Conseil de l'école est composé du directeur et des professeurs.

Conseil de perfectionnement de l'École.

MM.
Castel (O ✻), Inspecteur général de 2ᵉ classe. . . . . *Président.*
Gonthier ✻, Ing. en chef, Direct. de l'École.
Le Verrier ✻, Ing. ordin. de 1ʳᵉ classe . . . . Professeur.
Tauzin, Ing. ordin. de 2ᵉ classe. . . . . *id.*
Baroulier. . . . . *id.*
Grand'Eury ✻. . . . . *id.*
Chosson ✻, ing. en chef de 2ᵉ classe.
Evrard, Directeur des forges et aciéries de Firminy.
Lévy (Joseph), Ing. civil, à Paris.
Villiers, Directeur des houillères de St-Etienne.
Devillaine, Directeur des houillères de Montrambert et de la Béraudière.
Schneider, Directeur des usines du Creuzot.
Euverte, Directeur des usines de Terrenoire.

ÉCOLE DES MAITRES-OUVRIERS MINEURS D'ALAIS.

MM.

Rigaud ✻, Ingénieur en chef de 2e classe, Directeur.

Magnon, Garde-mines, 1re cl.	Professeur.
Garreau, *idem.* 1re cl.	*idem.*
Magalon, Maître-Surveillant.	Répétiteur des trav. graphiques.
Bourdevat.	Économe.

ÉCOLE DES MAITRES-OUVRIERS MINEURS DE DOUAI.

Administration :

MM.

Peslin ✻ (I A), Ingénieur en chef de 2e classe, Directeur.

Enseignement :

Maris, Garde-mines de 2e classe. Répétiteur.	Arithmétique, géométrie, géométrie descriptive, trigonométrie, mécanique, levé de plans, dessin.
Cambessèdes, Garde-mines de 3e cl. Répétiteur.	Physique, chimie, minéralogie, géologie, exploitation des mines.
Dorsinfang ✻, Surveillant	Langue française.
Poteau, Garde-mines de 3e classe.	Économe.

SERVICES DÉTACHÉS

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

MM. Bouchard (O ✻), (✿ I), Président de chambre à la Cour des Comptes, *Président.*
Béraldi (O ✻), Sénateur, *Vice-Président.*

ADMINISTRATEURS.

Bidermann (O ✻), Ingénieur des Ponts et Chaussées, en retraite.
Calmon (Robert), Conseiller général.
Constans, Député.
Honoré, Sénateur.
Latrade, Député.
Parent, Sénateur.
Etienne, Député.
Kopp ✻, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, *d. n.*

ADMINISTRATEURS HONORAIRES.

MM. Calmon ✻ (✿ I), Sénateur.
Lebaudy ✻ (✿ I), Député.
Roy (C ✻), Président de la Chambre de commerce de Paris.
Lucas ✻, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, *d. n.*

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

M. Prompt ✻, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, *d. n.*, Secrétaire général, à Paris.

DIRECTION.

MM. Gauckler (O ✻), Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Directeur des chemins de fer de l'État, à Paris.
Martin (Jules) ✻ (✿ A), Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Ingénieur en chef adjoint à la Direction, *d. n.*, à Paris.
Polack ✻, Secrétaire de la Direction, à Paris.
Colin (Edmond) (✿ A), Ingénieur des Ponts et Chaussées, chef de la 1re division des services techniques, à Paris.
Parent ✻, Ingénieur, chef de la 2e division des services techniques, à Paris.
Pieyre, Inspecteur des finances, détaché à l'administration des chemins de fer de l'État (contrôle central et comptabilité des travaux neufs), à Paris.

TRAVAUX NEUFS.

M. N. . . . . Ingénieur des travaux neufs, à Paris.

EXPLOITATION.

MM. Matrot ✱, Ingénieur en chef des Mines, chef de l'exploitation, à Tours.
Sampité, Ingénieur des Ponts et Chaussées, adjoint au chef de l'exploitation, à Tours.

MATÉRIEL ET TRACTION.

M. Ricour ✱, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Ingénieur en chef du matériel et de la traction, à Tours.

ENTRETIEN ET SURVEILLANCE DE LA VOIE ET DES BATIMENTS.

MM. Bricka ✱ (✿ A), Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Ingénieur en chef de la voie et des bâtiments, à Tours.
Poulet, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Ingénieur adjoint à l'Ingénieur en chef, à Tours.

CONDUCTEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES DÉTACHÉS A L'ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Bienner, ppal.	Tours.	Guillot, 3e cl.	Paris.
Armbruster, 1re cl. . .	*id.*	Poujol, 3e cl..	Tours.
Bimbenet, 1re cl..	Loudun.	Rigal, 3e cl.	Saintes.
Doudeuil, 2e cl..	Tours.	Boirault, 4e cl.	*id.*
Grégoire, 2e cl.	*id.*	Bourjade, 4e cl.	Tours.
Przybilski, 2e cl.	Paris.	Buvat, 4e cl.	Poitiers.
Varon, 2e cl.	Saintes.	Gras, 4e cl.	Orléans.
Altenburger, 3e cl. . . .	Chartres.	Peiffer, 4e cl.	Tours.
Cornubert, 3e cl.	Brioux.	Strasburger, 4e cl. . .	La Roche-sur-Yon.
Daigney, 3e cl.	La Roche-sur-Yon.	Vaissière, 4e cl.	*id.*

GARDE-MINES.

Huguenin, 3e cl. . . . . Nantes.

§ 2. — CHEMINS DE FER EN EXPLOITATION.

CONTROLE ET SURVEILLANCE DE L'EXPLOITATION.

1° CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

M. Partiot ✻, Inspecteur général de 2e classe des Ponts et Chaussées, chargé de la Direction du service, à Paris.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL, DIRECTEUR.

Conducteurs :

Berthier, 1re cl. . . . .
Hamel, 3e cl. . . . .
Jaulin, 4e cl. . . . .

CONTRÔLE TECHNIQUE.

1re SECTION.

Lignes de : Tours aux Sables-d'Olonne ; — Angers à Poitiers ; — Taillebourg à Saumur ; — La Possonnière à Niort par Cholet et Bressuire ; — Nantes à Coutras ; — Sainte-Pazanne à Paimbœuf ; — Saint-Hilaire à Pornic ; — Nantes à La Roche-sur-Yon par Challans ; — Commequiers à Saint-Gilles ; — Velluire à Fontenay et à Benet ; — Embranchements des ports de Marans et Luçon ; — Pons à Royan ; — Saujon à La Tremblade ; — Saint-Mariens à Blaye ; — Beillant à Angoulême ; — Clisson à Cholet ; — Saint-Benoit à Niort ; — Niort à La Rochelle et à Rochefort ; — Neuville à Parthenay ; — Airvault à Moncontour ; — Port-Boulet à l'Ile-Bouchard ; Thouarcé à Chalonnes.

Dép. : Indre-et-Loire, Maine-et-Loire, Loire-Inférieure, Vendée, Deux-Sèvres, Vienne, Charente-Inférieure, Charente, Gironde.

MM. Thévenet ✻, Ingénieur en chef de 2e classe (P. et Ch.), à Tours.

Ingénieurs ordinaires. .	Crahay de Franchimont, 1re classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Rochefort.
	Legouez (✪ A), 2e classe, *d. n.* (P. et Ch).	Angers.
	Bertrand, 3e classe, *d. n.* (P. et Ch.).	Poitiers.
	Boutiron, 1re classe (Mines)	Bordeaux.
	Ichon, 2e classe (Mines).	Angers.
	Langlois, 1re classe (Mines)	Nantes.

Conducteurs :

Gaillot, ppal, *d. n.*	Chinon.	Giraud, 1re cl , *d. n.* . . .	Rochefort.
Lagarde (F.), ppal.	Angoulême.	Sallomon, 1re cl., *d. n.* .	*id.*
Patris, ppal, *d. n.*	Rochefort.	Boisson, 2e cl., *d. n.*	Parthenay.
Petit, ppal, *d. n.*	Angers.	Dupé, 2e cl.	Nantes.
Rodier, ppal, *d. n.*	La Roche-sur-Yon.	Breton, 3e cl.	Tours.
Avrilleaud, 1re cl., *d. n.* . .	Royan.	Dorat, 3e cl., ...	Poitiers.

Gardes-Mines :

Vivien, pp[al].	Nantes.	Radigois, 2[e] cl.	La Roche-sur-Yon.
Jeannin, 1[re] cl.	Angoulême.	Platon, 4[e] cl.	Angers.
Bosdecher, 2[e] cl.	Nantes.		

2[e] SECTION.

Lignes de : Chartres à Orléans ; — Chartres à Auneau ; — Chartres à Courtalain ; — Courtalain à Patay ; — Blois à Château-du-Loir par Vendôme ; — St-Calais à Pont-de-Braye.

Dép. : Loiret, Eure-et-Loir, Loir-et-Cher, Sarthe.

MM. Poincaré ✱ (🟉 A), Ingénieur en chef de 1[re] classe (P. et Ch.), à Paris.

Ingénieurs ordinaires. . {
- Meugy ✱, 1[re] classe, *d. n.* (P. et Ch.). . . . Chartres.
- Humbert (Georges), 3[e] classe, *d. n.* (P. et Ch.). Blois.
- Lévy (Léon) ✱, 1[re] classe, (Mines) . . . . . Paris.

Conducteurs :

Lefèvre, 1[re] cl.	Paris.	Léger, 2[e] cl.	Chartres.
Pillebout, 1[re] cl., *d. n.*	Blois.	Rebours, 2[e] cl.	Paris.

Gardes-mines.

Cuvillier, 2[e] cl.	Versailles.	Hamon, 4[e] cl.	Orléans.
Petitjean, 3[e] cl.	Paris.		

INSPECTION DE L'EXPLOITATION COMMERCIALE.

MM. Baulny (de), Inspecteur principal. . . . . . Paris.

Inspecteur particulier.

Héring (O ✱). . . . . Tours.

SURVEILLANCE ADMINISTRATIVE.

Commissaires :

NOTA. *Les Commissaires de surveillance administrative sont placés simultanément sous les ordres des Ingénieurs chargés de la surveillance technique et des Inspecteurs de l'exploitation commerciale.*

1[re] SECTION.

(*Voir* au contrôle technique pour la dénomination des lignes.)

Lecomte, 3[e] cl.	Tours.	Domazant, 1[re] cl.	Niort.
Linou, 4[e] cl.	Bressuire.	Brujat, 3[e] cl.	Saintes.
Martin ✱, 2[e] cl.	Loudun.	Thenevot, 1[re] cl.	Angoulême.
Legendre, 1[re] cl.	La Roche-sur-Yon.	Dessoyer ✱, 3[e] cl.	Angoulême.
Potier (O✱), 4[e] cl.	La Roche-sur-Yon.	Richard ✱, 3[e] cl.	Royan.
Le Boux ✱ ✱, 3[e] cl.	Nantes.	Daure, 3[e] cl.	Blaye.
Mahon ✱, 3[e] cl.	Nantes.	Escalup, 4[e] cl.	Parthenay.
Taste ✱, 4[e] cl.	Nantes.	Fourquier ✱, 1[re] cl.	Angers.
Soland ✱, 3[e] cl.	La Rochelle.	Mansas ✱, 4[e] cl.	Angers.
Billon, 1[re] cl.	Rochefort.		

2e SECTION.

(*Voir* au contrôle technique pour la dénomination des lignes.)

Gaujard, 3e cl.	Orléans.	Bastard, 1re cl.	Blois.
Gabriel, 2e cl.	Chartres.	Mansais ✻, 1re cl.	Château-du-Loir.

2° CHEMIN DE FER DU NORD ET LIGNES DIVERSES QUI S'Y RATTACHENT.

M. Luuyt (Paul) (O ✻), Inspecteur général de 2e classe des Mines, chargé de la Direction du service, à Paris.

Bureau de l'Inspecteur général, Directeur.

Conducteurs :

Mouchel, ppal. | Marceau, 4e cl.

1e CHEMIN DE FER DU NORD ET EMBRANCHEMENTS.

CONTRÔLE TECHNIQUE.

1re SECTION.

Lignes de : Paris à Creil, par Pontoise ; — docks de Saint-Ouen à la gare de la plaine Saint-Denis ; — Enghien à Montmorency ; — Ermont à Argenteuil ; — Ermont à Valmondois ; — Epinay à Luzarches ; — Monsoult à Amiens ; — Paris à Creil, par Chantilly ; — Chantilly à Crépy-en-Valois ; — Creil à Beauvais et Gournay ; — Gisors à Beauvais ; — St-Omer-en-Chaussée à Abancourt (exclusivement) ; **— Rochy-Condé à St-Just ; — St-Just à Cambrai (partie comprise entre St-Just et Chaulnes)** (exclusivement) ; **— Creil à Longueau** (exclusivement) ; **— La Rue-St-Pierre à Estrées-St-Denis par Clermont ; — Breteuil-Gare à Breteuil-Ville ; — Creil à Erquelines (partie comprise entre Creil et Busigny)** (exclusivement) ; **Amiens à la vallée de l'Ourcq ; — Estrées-St-Denis à Verberie ; — Rivecourt à Ormoy-Villiers et embranchements ; — Compiègne à Soissons ; — Compiègne à Roye ; — Chauny à St-Gobain ; — Chauny à Anizy ; — Tergnier à Laon ; — Paris à Soissons, Laon et Hirson** (inclusivement).

Dép. : Seine, Seine-et-Oise, Somme, Seine-Inférieure, Eure, Aisne, Seine-et-Marne.

MM. Loche ✻, Ingénieur en chef de 2e classe (P. et Ch.), à Paris.

Ingénieurs ordinaires :

Pérouse ✻, 1re classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Paris.
Lecourt, 1re classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Beauvais.
Dusuzeau, 2e classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Compiègne
Dubreuque, 2e classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Saint-Quentin.
Humbert, 3e classe (Mines)	Paris.

Conducteurs :

Dutro (Aug.), pp^al^	Paris.	Delamarre, 2e cl.	Beauvais.
Candlot, 1re cl.	Compiègne.	Poly, 2e cl.	Paris.
Quignon (A.), 1re cl., *d. n.*	Laon.	Francheterre, 3e cl.	*id.*
Rambour, 1re cl.	Paris.	Tupigny, 3e cl.	St-Quentin

Gardes-Mines :

Massin, 1re cl.	Paris.	Chaumier, 3e cl.	Paris.
Soyez (V.), 1re cl., *d. n.*	Paris.	Gosse, 4e cl.	Beauvais.
Boisramé, 2e cl.	Laon.		

2e SECTION.

Lignes de : Paris à la frontière belge, à partir de Longueau (inclusivement par Lille et Valenciennes) ; — **Busigny** (inclusivement) **à la frontière belge par Erquelines et par Feignies** ; — **Amiens à Boulogne et à Calais avec embranchement de Noyelles à Saint-Valéry-sur-Somme** ; — **Lille à Calais et à Dunkerque** ; — **Houillères du Pas-de-Calais avec embranchements miniers** ; — **Lille vers Tournay et ceinture de Lille**; — **Somain à Ménin par Orchies et Tourcoing et Somain à Busigny** ; — — **Orchies à Douai et Orchies à Bachy** ; — **Saint-Amand à Blanc** ; — **Misseron et Saint-Amand à Maulde-Mortagne**; — **Lille à Valenciennes, Aulnoye et Hirson** (exclusivement) ; — **Anor à la frontière belge vers Momignies** ; — **Maubeuge à Fournies** ; — **Cambrai à la frontière vers Dour** ; — **Valenciennes à Maubeuge et Valenciennes au Cateau et à Wassigny** ; — **Lourches à Thiant** ; — **Cambrai à Douai, Aubigny-au-Bac à Somain, Cambray à Chaulnes avec embranchement de Marcoing à Masnières** ; — **Amiens à Rouen et Buchy à Etaimpuis** ; — **Amiens à Tergnier** (exclusivement) ; — **Arras à Etaples et Béthune à Abbeville** ; — **Arras à Gamaches par Doullens et Longpré, et Frévent à Doullens** ; — **Amiens à Canaples** ; — **Abancourt au Tréport** ; — **Abbeville au Tréport**; — **Bully-Grenay à Brias**; — **Lens et Hénin-Liétard à Armentières par Don** ; — **Lille à Béthune** : — **Armentières à Comines**; — **Lille à Comines** ; — **Boulogne à Saint-Omer, Saint-Omer à Bergnette, et Berguette à Armentières** ; — **Calais à Dunkerque, et Bourbourg à Watten** ; — **Dunkerque à Furnes** ; — **Hazebrouck à Poperinghe.**

[*Dép.* : *Nord, Pas-de-Calais, Somme, Oise, Seine-Inférieure, Aisne.*

MM. Duporcq ✱, Ingénieur en chef de 2e classe (Mines), à Arras.

Ingénieurs ordinaires :

Boyeldieu ✱, 1re classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Amiens.
Mille, 1re classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Arras.
Stoclet, 2e classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Lille.
Berthet ✱, 1re classe *d. n.* (P. et Ch.)	Valenciennes.
Badoureau (✪ A), 2e classe (Mines)	Amiens.
Soubeiran, 3e classe (Mines)	Arras.
Olry ✱ (✪ A.), 1re classe (Mines)	Lille.
Chesneau, 3e classe (Mines)	Valenciennes.

Conducteurs :

Debray (Henri), pp[al]	Lille.	Héleine, 2e cl.	Arras.
Deflandre, pp[al]	Amiens.	Roussel, 2e cl., *d. n.*	Valenciennes.
Boulet (T.), 1re cl.	Arras.	Fouré, 3e cl.	Amiens.
Mallet (D.), 1re cl., *d. n.*	Lille.	Patoux, 3e cl., *d. n.*	Arras.
Belin, 2e cl., *d. n.*	Valenciennes.		

Gardes-Mines :

Lafont, 1re cl.	Valenciennes.	Poteau, 3e cl.	Douai.
Lefèvre, 1re cl.	Lille.	Vaillant, 3e cl.	Valenciennes.
Devaux, 2e cl.	*id.*	Moreau, 4e cl.	Arras.
Coret (✿ A), 3e cl.	Arras.	Perrèvc, 4e cl.	Arras.
Gœb (Jacques), 3e cl.	Amiens.	Potaux, 4e cl.	Lille.

INSPECTION DE L'EXPLOITATION COMMERCIALE.

Duplan (Paul), Inspecteur principal . . . . Paris.

Inspecteurs particuliers :

Harel. . . . . . Paris. | Thevenin. . . . . . Lille.

SURVEILLANCE ADMINISTRATIVE.

Commissaires :

1re SECTION.

(*Voir* au contrôle technique pour la dénomination des lignes).

Jeannier ✻, 1re cl.	Paris.	Manhes ✻, 4e cl.	Compiègne.
Palazzi, 4e cl.	Paris.	Ducamin ✻, 2e cl.	Roye.
Boynet de la Frémaudière, 3e cl.	Paris.	Bonniol, 4e cl.	Crépy-en-Valois.
Caillat, 3e cl.	La Chapelle.	Marcerou ✻ (✿ A), 2e cl.	Soissons.
Bordessolle, 1re cl.	Pontoise.	Etasse, 4e cl.	Tergnier.
Schivre ✻, 2e cl.	Chantilly.	Lepailler, 2e cl.	Laon.
Bouriquet ✻, 2e cl.	Beauvais.		
Vilt, 3e cl.	Clermont (Oise).		

2e SECTION.

(*Voir* au contrôle technique pour la dénomination des lignes).

Tauxier ✻ ✠ (✿ A), 4e cl.	Amiens.	Blondiaux ✻, 4e cl.	Douai.
Lengellé, 4e cl.	Amiens.	Latapie ✻, 4e cl.	Armentières.
Chanet ✻, 4e cl.	Abbeville.	Boissière, 4e cl.	Dunkerque.
De La Londe, 2e cl.	Rouen.	Perlié ✻, 3e cl.	Calais.
Dumont, 2e cl.	Eu.	Samuel ✻, 2e cl.	Valenciennes
Acremant, 3e cl.	Arras.	Dupuy ✻ ✠, 4e cl.	Valenciennes
Breton, 4e cl.	Arras.	Châtelain ✻, 4e cl.	Maubeuge.
Baudoin de St-Georges, 2e cl.	Béthune.	Précheur ✻, 4e cl.	Cambrai.
Peltier, 4e cl.	Boulogne.		
Duméril, 2e cl.	Lille.		
Utéza ✻, 4e cl.	Lille.		

2° Chemin de fer de Somain à Anzin et à la frontière belge vers Péruwelz.

Dép. : Nord.

CONTRÔLE TECHNIQUE.

M. Peslin ✻ (✿ A.), Ingénieur en chef de 2e classe (Mines), à Douai.

Ingénieurs ordinaires :

Berthet ✻, 1re classe, *d. n.* (P. et Ch.). . . . . Valenciennes.
Chesneau, 3e classe, *d. n.* (Mines). . . . . Valenciennes.

Gardes-Mines :

Lafont, 2ᵉ cl., *d. n.* Valenciennes | Poteau, 3ᵉ cl., *d. n.* Douai. | Vaillant, 3ᵉ cl., *d. n.* Valenciennes.

INSPECTION DE L'EXPLOITATION COMMERCIALE.

M. Peslin ✻ (✿ A.) remplit les fonctions d'Inspecteur de l'exploitation commerciale.

SURVEILLANCE ADMINISTRATIVE :

Marula ✻, Commissaire, 2ᵉ cl. . . . . Anzin.

3ᵉ CHEMIN DE FER DE L'OUEST ET LIGNES QUI S'Y RATTACHENT.

M. de Villiers du Terrage ✻, Inspecteur général de 2ᵉ classe des Ponts et Chaussées, *d. n.*, chargé de la Direction du service, à Paris.

Bureau de l'Inspecteur général, Directeur.

Conducteurs :

Carlin, ppᵃˡ . . . . . | Leboucq, 4ᵉ cl. . . . .

CONTRÔLE TECHNIQUE.

1ʳᵉ SECTION.

Lignes de banlieue : **Ligne de St-Germain et raccordements; — ligne d'Asnières à Argenteuil; — ligne de Versailles (R. D.) et embranchement de St-Cloud; — Saint-Cloud à l'Étang-la-Ville; — Raccordement de Courbevoie; — ligne de Versailles (R. G.); — raccordement de Viroflay et section de Viroflay à St-Cyr.**

Lignes principales : **Ligne de Colombes (embranchement) au Havre et les embranchements de Louviers; — Oissel à Serquigny; — Malaunay à Dieppe; — Barentin à Caudebec; — Fécamp, Beuzeville à Lillebonne; — Montivilliers; — Motteville à Clères; — raccordement du Nord et de l'Ouest à Rouen; — Motteville à St-Valery; — embranchement de Cany; — ligne d'Achères à Dieppe par Pontoise; — ligne de Mantes à Cherbourg et les embranchements de Conches à Laigle; — Romilly à Sainte-Marthe; — Lisieux à Honfleur et à Trouville — Mézidon à Argentan; — Coulibeuf à Falaise; — Caen à Flers; — Lison à Folligny; — section d'Argentan à Granville; — Elbeuf à Rouen; — raccordement de Grand-Couronne; — Sottevast à Coutances; — Sainte-Gauburge à Mesnil-Mauger; — Caen à Dozulé; Lisieux à La Trinité; — embranchement du port d'Isigny à la ligne de Caen à Cherbourg; — Echauffour à Bernay; — Mézidon à Trouville.**

Dép. : Seine, Seine-et-Oise, Oise, Seine-Inférieure, Eure, Eure-et-Loir, Orne, Calvados, Manche.

MM. Worms de Romilly ✻, Ingénieur en chef de 2ᵉ classe (Mines), à Paris.

Ingénieurs ordinaires :

Heude ✻ (✿ A), 1ʳᵉ classe, *d. n.* (P. et Ch.). . . . . Paris.
Lechalas, 1ʳᵉ classe, *d. n.* (P. et Ch.). . . . . Rouen.
Petsche (Albert), 3ᵉ classe, *d. n.* (P. et Ch.). . . . . Bayeux.
Pihier ✻ (✿ A), 1ʳᵉ classe, *d. n.* (P. et Ch.). . . . . Avranches.
Pelletan ✻, 1ʳᵉ classe (Mines). . . . . Paris.
N. . . . . (Mines). . . . . Rouen.
Lecornu, 2ᵉ classe (Mines) . . . . Caen.

Conducteurs :

Fort, pp^al^	Paris.	Loiseau, 2e cl., *d. n.*	Avranches.
Lavalley, pp^al^	Bayeux.	Prieur, 2e cl.	Paris.
Monneret, pp^al^	Paris.	Jordy, 3e cl.	Rouen.
Beaudeloux, 1re cl.	*id.*		

Gardes-Mines :

Nibourel, pp^al^	Rouen.	Besombes, 2e cl.	Rouen.	Gouéry, 3e cl.	Paris.
Decressain, 2e cl.	Paris.	Scheffler, 2e cl.	Caen.	Varin, 3e cl.	Le Havre.

Sous-Chef de section du cadre auxiliaire

Lebas, 1re cl. . . . Paris.

2e SECTION.

Lignes de : St-Cyr à Brest ; — St-Cyr à Surdon ; — Le Mans à Argentan ; — Flers à Laval ; — la Hutte à Mamers ; — la Hutte à Sillé ; — Le Mans à Angers ; — Sablé à Masserac ; — Ecouflant à Angers-Saint-Serge ; — Laval à Gennes-Longuefuye ; — Chemazé à Craon ; — Segré à Angers-St-Serge ; — Rennes à St-Malo ; — Folligny à Lamballe ; — Rennes à Redon ; — Saint-Brieuc à Pontivy ; — Plouaret à Lannion ; — Chartres à Dreux ; — Alençon à Domfront ; — Couterne à la Ferté-Macé ; — Prez-en-Pail à Mayenne ; — Mayenne à Fougères ; — Châteaubriant à Rennes et à Vitré ; — Vitré à Moidrey ; — Morlaix à Roscoff ; — Raccordement de Pontorson ; — Lignes de Mamers à Mortagne : — Mortagne à Laigle ; — Mortagne à Sainte-Gauburge ; — Ploermel à la Brohinière ; — Miniac à la Gouesnière ; — Sablé à Sillé-le-Guillaume ; — Segré à Nantes· Châteaubriant à Saint-Nazaire ; — Pouancé (exclusivement) **à Châteaubriant** (inclusivement).

Dép. : *Seine-et-Oise, Eure-et-Loir, Orne, Sarthe, Mayenne, Ille-et-Vilaine, Côtes-du-Nord, Finistère, Maine-et-Loire, Loire-Inférieure, Manche, Morbihan.*

MM. Massieu ✻ (✿ I.), Ingénieur en chef de 1re classe (Mines), à Rennes.

Ingénieurs ordinaires :

Heude ✻ (✿ A), 1re classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Paris.
Nanot, 3e classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Le Mans.
Labaye, 3e classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Rennes.
Gubiand, 3e classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Morlaix.
Lecomte, 2e classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Laval.
Pihier ✻ (✿ A), 1re classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Avranches.
Pelletan ✻, 1re classe, *d. n.* (Mines)	Paris.
Leclère, 3e classe (Mines)	Le Mans.
N. (Mines)	Rennes.

Conducteurs :

Saint, 1re cl., *d. n.*	Avranches.	Kerpezdron (de) ✻, 2e cl.	Rennes.
Bessy, 2e cl.	Rennes.	Pinguet, 2e cl.	Le Mans.
Chartier, 2e cl.	Laval.	Troadec, 2e cl.	Morlaix.

Gardes-Mines :

Bouvier, 1re cl.	Rennes.	Chevreul, 4e cl.	Rennes.
Corriol, 2e cl.	Le Mans.	Fourmond, 4e cl., *d. n.*	Le Mans.
Bolo, 4e cl.	Brest.		

3e SECTION.

1° *Réseau de l'Ouest.*

Lignes d'Auteuil et embranchement du Champ-de-Mars.

2° *Réseau syndical.*

Lignes de Ceinture intérieure; de grande ceinture et annexes.

Dép. : Seine, Seine-et-Oise.

MM. Cheysson (O ✻) (✿ I), Ingénieur en chef de 1re cl., *d. n.* (P. et Ch.), à **Paris.**

Ingénieurs ordinaires. :

Luneau ✻, 1re classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Paris.
Pelletan ✻, 1re classe, *d. n.* (Mines)	Paris.

Conducteurs :

Batifaud, 1re cl.	Paris.
Ricada, 1re cl. *d. n.*	Paris.
Brémond, 2e cl.	Paris.

INSPECTION DE L'EXPLOITATION COMMERCIALE.

Inspecteurs principaux :

Marie. Paris.

Inspecteurs particuliers.

Delisle	Paris.
Rafarin (O ✻)	Paris.
Ventou-Duclaux	Paris.
Alexandre	Rennes.

SURVEILLANCE ADMINISTRATIVE.

Commissaires :

1re SECTION.

(*Voir* au contrôle technique pour la dénomination d s lignes).

Marcel, 1re cl.	Paris (St-Lazare).
Krempel ✻ ⚜, 3e cl.	Paris (St-Lazare).
N.	Paris (St-Lazare).
Langbein (O ✻), 1re cl.	St-Germain.
Siméon ✻, 4e cl.	Versailles (R. D.)
Demoussent ✻, 1re cl.	Paris-Batignolles.
Moncœur (O ✻), 2e cl.	Gisors.
Carré ✻, 2e cl.	Poissy.
Bizemont (de), 2e cl	Mantes.
Onfroy ✻, 1re cl.	Rouen (R. D.).
Liévin, 2e cl.	Rouen (R. G.).
Pigeat (E.), 4e cl.	Elbeuf.
Quétin ✻, 3e cl.	Pont-l'Evêque.
Deneuve ✻, 2e cl.	Dieppe.
Duthil, 4e cl.	Yvetot.
Delaunay, 1re cl.	Le Havre.
Humbert ✻ ⚜, 2e cl.	Le Havre.
Rabiat ✻, 3e cl.	Évreux.
Rochet, 1re cl.	Bernay.
Guittonneau ✻, 3e cl.	Lisieux.
Davy de Virville ✻ ⚜, 1re cl.	Caen.
Du Merle, 2e cl.	Bayeux.
Carrignon ✻, 4e cl.	Cherbourg.
Juglart de Lagrange, 1re cl.	Paris-Montparnasse.
Durand ✻, 4e cl.	Paris-Montparnasse.
Cuirblanc, 1re cl.	Versailles-Chantiers.
Mac-Auliffe, 3e cl.	Versailles-Chantiers.
Malzy (O ✻), 1re cl.	Laigle.
Le Bey-Taillis ✻, 4e cl.	Saint-Lô.
Lemaréchal ✻, 2e cl.	Argentan.
Busnot-Lalande ✻ ⚜, 2e cl.	Flers.
Martineau ✻, 1re cl.	Granville.
Lerouge, 3e cl.	Vimoutiers.

2e SECTION.

(*Voir* au contrôle technique pour la dénomination des lignes).

Cuirblanc, 1re cl., *d. n.* . . . . / Mac-Auliffe, 3e cl., *d. n.* . .	Versailles-Chantiers.
Malzy (O ✻), 1re cl., *d. n.* . .	Laigle.
Desnos (O ✻), 2e cl.	Domfront.
Mangin ✻, 2e cl.	Rambouillet.
Lecomte, 1re cl.	Chartres.
Roidot ✻, 1re cl.	Nogent-le-Rotrou
Etasse (O ✻) ✠, 2e cl. . . / Hartmann ✻, 3e cl.	Le Mans.
Maurin, 4e cl.	Dreux.
Glas, 2e cl.	Sablé.
Arnaud (J.-B.) ✻, 3e cl.. .	Segré.
Brisset, 3e cl.	Angers-St-Serge.
Johan, 4e cl.	Laval.
Desfontaines ✻, 4e cl. . .	Mayenne.
Lemaréchal ✻, 2e cl., *d. n.*	Argentan.
Brisard, 3e cl.	Alençon.
Lamoureux ✻ ✠, 2e cl. . . / Cavenne, 1re cl.	Vitré.
Pigeat (A.), 2e cl. . . . . . / Pigeat (N.), 3e cl.	Rennes.
Taris, 4e cl.	Saint-Malo.
Arnaud (J.-P.), 2e cl.. . . .	Saint-Brieuc.
Le Bihan, 4e cl.	Morlaix.
Laporte ✻, 2e cl.	Brest
Poret, 3e cl.	Dinan.
Thionnaire, 3e cl.	Avranches,
Audigier, ✻, 4e cl.	Mortagne.

3e SECTION.

1° *Réseau de l'Ouest.*

(*Voir* au contrôle technique pour la désignation des lignes.)

Lelorrain, 1re cl.. . . . . . . Paris-Auteuil.

2° *Réseau syndical.*

(*Voir* au contrôle technique pour la désignation des lignes.)

Bimet, 1re cl.	Paris-Belleville-Villette.
Ruy, ✻, 1re cl. . . .	Epinay.
Cuirblanc, 1re cl., *d. n.* / Mac-Auliffe, 3e cl., *d. n.*	Versailles-Chantiers.

4° CHEMIN DE FER DE L'EST ET LIGNES QUI S'Y RATTACHENT.

M. Colle ✻ (✪ A), Inspecteur général de 2e classe, des Ponts et Chaussées chargé de la Direction du service, à Paris.

Bureau de l'Inspecteur général, Directeur.

Conducteurs :

Hentgen, ppal. | Hardy, 3e cl.

Garde-Mines.

Gilbert, 3e classe.

CONTRÔLE TECHNIQUE.

1re SECTION.

Lignes de : Paris à Blesmes (exclusivement) ; — **Paris à Bricon** (bifurcation, exclusivement); — **Troyes à Chaumont par Châtillon**; — **Gretz à Coulommiers et à La Ferté-Gaucher**; — **Longueville à Provins**; — **Flamboin à Montereau**; — **Epernay à Reims**; — **Bondy à Aulnay**; — **Châlons à Reims**; — **Soissons à Charleville**; — **Reims à Laon**; — **Charleville à Givet**; — **Charleville à Hirson**; — **Charleville à Pont-Maugis**; — **Saint-Hilaire à Sainte-Menehould** (inclusivement); — **Oiry à Romilly**; — **Paris à Brie-Comte-Robert**; — **Lagny à Villeneuve-le-Comte**; — **Vireux à la frontière**; — **Amagne à Sainte-Menehould**; — **Challerange à Apremont**; — **Bazancourt à Bétheniville**; — **Châlons à Sens**; — **Jessains à Vallentigny**; — **Fère-Champenoise à Vitry-le-François**; — **Mézy à Esternay et à Romilly.**

Dép. : Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, Aisne, Marne, Ardennes, Aube, Yonne, Haute-Marne, Côte-d'Or.

MM. Nivoit ✻ (A ✪), Ingénieur en chef de 2e classe, *d. n.* (Mines), à Paris.

Ingénieurs ordinaires :

Bienvenue ✻, 1re classe (P. et Ch.)	Paris.
Bourguin, 1re classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Mézières.
Bresse, 2e classe, *d n.* (P. et Ch.)	Châlons.
Lévy (Léon) ✻, de 1re classe, *d. n.* (Mines)	Paris.
Henriot, 2e classe (Mines)	Mézières.
N. (Mines)	Troyes.

Conducteurs :

Beissac, ppal	Paris.	Fleury (E.), 1re cl	Paris.
Chabot, ppal	Paris.	Gibassier (E.), 1re cl	Rethel.
Leloup, ppal	Troyes.	Moreau (L.), 1re cl., *d. n.*	Troyes.
Trévelot, ppal	Charleville.	Guillemin, 2e cl	Châlons.
Deboves, 1re cl	Paris.	Lemoine, 4e cl	Paris.

Gardes-Mines :

Barbry (✪ A) ppal	Reims.	Labeyrie (A.), 1re cl	Épernay.
Labeyrie (L.), ppal	Paris.	Watrin, 2e cl	Mézières.
Pestelard, ppal	Troyes.	Gœb (Jean), 3e cl	Paris.
Foucault, 1re cl	Mézières.		

2e SECTION.

Lignes de : Blesmes à Avricourt (frontière); — **Blainville à Port-d'Atelier**; — **Épinal à Saint-Maurice**; — **Lunéville à Saint-Dié**; — **Frouard à Pagny-sur-Moselle et à la frontière**; — **Longuyon à Pagny-sur-Moselle**; — **Lérouville à Sedan**; — **Pont Maugis** (exclusivement) **à Audun-le-Roman** (frontière); — **Sainte-Menehould** (exclusivement) **à Amanvillers** (frontière); — **Longuyon à la frontière belge**; — **Longwy à Villerupt**; — **Nancy à Mirecourt et embranchements**; — **Chalindrey à Mirecourt**; — **Nancy à Moncel** (frontière); — **Conflans à Briey**; — **Onville à Thiaucourt**; — **Bricon à Montreux-Vieux** (frontière); — **Bologne à Pagny-sur-Meuse**; — **Neufchâteau à Épinal**; — **Chalindrey à Is-sur-Tille**; — **Blesmes à Chaumont**; — **Chalindrey à Gray**; — **Vaivre à Gray**; — **Belfort à Morvillars**; — **Aillevillers à Plombières**; — **Aillevillers à Lure**; — **Nançois-le-Petit à Neufchâteau**; — **Champigneulles à Jarville**; — **Andilly à Langres**; — **Aillevillers au val d'Ajol**; — **Vitrey à Bourbonne-les-Bains**; — **Montmédy et Velosne à Écouviez** (frontière); — **Arches à Saint-Dié avec embranchement de Laveline à Gérardmer et de Saint-Léonard à Fraize**; — **Baccarat à Badouviller**; — **Valleroy-Moineville à Homécourt-Jœuf**; — **Toul à Frenelle-la-Grande**; — **Pompey à Nomeny**; — **Mont à Gerbeviller**; — **Bas-Evette à Giromany**; — **Châtillon-sur-Seine** (exclusivement) **à Is-sur-Tille**; — **Revigny à Sainte-Menehould** (exclusivement); — **Langres à Poinson-Beneuvre**; — **Neufchâteau à Merrey**. — **Eclaron à Valentigny**; — **Revigny à Saint-Dizier**; — **Saint-Dizier à Wassy et à Doulevant**; — **Gorcy à Signeulx**; — **raccordement du port du canal de l'Est à Neuves-Maisons avec la ligne de Nancy à Vezélise.**

Dép. : Meurthe-et-Moselle, Vosges, Meuse, Ardennes, Marne, Haute-Marne, Côte-d'Or, Haute-Saône, Haut-Rhin (partie française).

MM. **Bizalion** ✻, Ingénieur en chef de 1re classe (P. et Ch.), à Nancy.

Ingénieurs ordinaires :

Monet, 2e classe, *d. n.* . . (P. et Ch.).	Nancy.
N. . . . . (P. et Ch.).	Chaumont.
Lagout, 1re classe, *d. n.* (P. et Ch.).	Saint-Dizier.
Harlé (H.), 1re classe, *d. n* (P. et Ch.).	Lure.
Thomas ✻, Sous-Ingénieur, *d. n.* (P. et Ch.)	Epinal.
Cousin, 3e classe (Mines).	Nancy.
Maître, 3e classe (Mines)	Vesoul.

Conducteurs :

Lallement (dit Martin), ppal, *d. n.*	St-Dizier.	Gironcourt (de), 1re cl.. . . .	Nancy.
Marchal (C.), ppal.	Nancy.	Herrmann, 1re cl., *d n.*	Epinal.
Boquel, 1re cl.	Nancy.	Deschamps (H.), 2e cl., *d. n.*. .	Chaumont.
Boygues, 1re cl..	Chaumont.	Dubret, 2e cl.	Vesoul.
Collet, 1re cl.	Nancy.	Gœpfert, 2e cl.	Nancy.
		Chiron, 3e cl., *d. n.*.	Lure.

Gardes-Mines :

Bonnaymé, ppal.	Belfort.	Maigret, 2e cl..	Nancy.
Etienne, ppal..	Nancy.	Mermillod, 2e cl.	Bar-le-Duc.
Schmidt, ppal..	Nancy.	Pierrat, 2e cl.	Epinal.
Chalot, 1re cl..	Vesoul.	Villaume, 2e cl.	Chaumont.

INSPECTION DE L'EXPLOITATION COMMERCIALE.

Demay ✻, Inspecteur principal, à Paris.

Inspecteurs particuliers :

Bicheron	Paris.	Jassada	Nancy.
Thévenet (O ✻).	Paris.		

SURVEILLANCE ADMINISTRATIVE.

Commissaires :

1re SECTION.

(*Voir* au contrôle technique pour la dénomination des lignes.)

Roch ✻ 4e cl.	Paris (Est).	Versigny ✻, 2e cl.	Châlons.
Lebœuf (L.), 2e cl.	Paris (Est).	Castelnovo ✻, 4e cl..	Châlons.
Laplaiche, 3e cl.	Paris (Est).	Cazal, 4e cl.	Gretz.
Leturquo, 3e cl.	La Villette.	Perrin ✻, 4e cl.	Provins.
Remy, 2e cl..	Meaux.	Lebœuf (Emile), 3e cl. . . .	Nogent-s-Seine.
Lemoine ✻, 3e cl.	Château-Thierry.	Gacher ✻, 2e cl.	Troyes.
Poindrelle ✻, 2e cl. . . .	Epernay.	Poncelet ✻, 4e cl..	Bar-sur Aube.
Moriset ✻, 4e cl.	Reims.	Danschager ✻ Ⓘ, 4e cl. . .	Bar-sur-Seine.
Beaujard ✻, 4e cl.	Reims.	Kay ✻, 4e cl.	Sézanne.
Sautier ✻, 4e cl.	Charleville.	D'Astaing d'Etampes ✻ 1re cl.	Paris-Bastille.
Cerquand, 3e cl.	Charleville.	Bouquant ✻, 4e cl.	Paris-Bastille.
Puff, 4e cl.	Givet.	Bille ✻, 4e cl.	Ste-Menehould.
		Chazal ✻, 2e cl.	Troyes-Preize.

2e SECTION

(*Voir* au contrôle technique pour la dénomination des lignes.)

Cudey ✻ Ⓘ, 4e cl..	Bar-le-Duc.	Pellicot ✻, 2e cl, ...	Chaumont.
Thomas ✻, 4e cl.	Commercy.	Mourot ✻, 2e cl.	Neufchâteau.
N..	Verdun.	Flandry, 3e cl.	Langres.
Regnault ✻, 4e cl.	Verdun.	Limaux ✻, 1re cl.	Vesoul.
Jacquemin, 3e cl.	St-Dizier.	Robert, 3e cl.	Gray.
Oriot ✻, 1re cl.	Nancy.	Greys ✻, 3e cl.	Belfort.
Butor Ⓘ, 2e cl..	Nancy.	Souy, 4e cl..	Conflans-Jarny.
Algan, 3e cl.	Lunéville.	Prod'homme ✻, 4e cl. . . .	Mirecourt.
Quoniam ✻, 3e cl.	St-Dié.	Duême, 4e cl.	Longuyon.
Louvenard, 4e cl.	Aillevillers.	Simon ✻, 4e cl.	Contrexéville.
Pauline ✻, 4e cl..	Épinal.	Grospierre ✻, 3e cl.	Is-sur-Tille.
Philbert ✻, 4e cl.	Épinal.		

5° CHEMIN DE FER D'ORLÉANS ET LIGNES DIVERSES QUI S'Y RATTACHENT.

M. Menche de Loisne ✱, Inspecteur général de 2ᵉ classe des Ponts et Chaussées, chargé de la Direction du service, à Paris.

Bureau de l'Inspecteur général, Directeur.

Conducteurs :

Blanpain (Ét.), ppᵃˡ. | Geffray, ppᵃˡ. . . . | Villaumé, 1ʳᵉ cl.

CONTRÔLE TECHNIQUE.

1ʳᵉ SECTION.

Lignes de : Paris à Limours et à Sceaux; — Paris à Blois (inclusivement); — **Argent à Beaune-la-Rolande; — Brétigny à Vendôme** (inclusivement); — **Orléans à Malesherbes; — Orléans à Montargis; — Orléans à Gien; — Orléans à Saincaize; — Vierzon à Limoges** (exclusivement); — **Bourges à Montluçon; — Châteauroux à Montluçon; — Saint-Sulpice-Laurière à Moulins; — Vieilleville à Bourganeuf; — Busseau-d'Ahun à Felletin; — Commentry à Gannat; — La Peyrouse à Saint-Eloi; — Doyet-la-Presle à Bézenet.**

Dép. : *Seine, Allier, Cher, Creuse, Eure-et-Loir, Indre, Loiret, Loir-et-Cher, Seine-et-Oise, Haute-Vienne, Puy-de-Dôme.*

MM. Keller ✱, Ingénieur en chef de 1ʳᵉ classe, *d. n.* (Mines), à Paris.

Ingénieurs ordinaires :

Guiard ✱, 1ʳᵉ classe, *d. n.* (P. et Ch.). . . .	Paris.
Dupin, 2ᵉ classe, *d. n.* (P. et Ch.).	Montluçon.
Lallemand, 2ᵉ classe, *d. n.* (Mines).	Paris.
Durand de Grossouvre, 1ʳᵉ cl., *d. n.* (Mines).	Bourges.

Conducteurs :

Bosramier, ppᵃˡ	Paris.	Pruchon, 2ᵉ cl..	Paris.
Mary, 1ʳᵉ cl.	Paris.	Blanchard de Laval, 4ᵉ cl. .	Paris.
Virollet (J..) . , 1ʳᵉ cl. . .	Montluçon.		

Gardes-Mines :

Bertrand, 2ᵉ cl.	Paris.	Mähl, 4ᵉ cl.	Paris.
Chazoulière, 2ᵉ cl.	Montluçon.	Hamon, 4ᵉ cl..	Orléans.
Vollot, 2ᵉ cl.	Bourges.	Laruelle, 4ᵉ cl.	Guéret.

2ᵉ SECTION (ancienne).

Conducteurs (*) :

Dureysseix, ppᵃˡ..	Limoges.	Martin (Jean), 1ʳᵉ cl.	Angoulême.
Goujon, ppᵃˡ..	Bordeaux.	Bernatet, 2ᵉ cl , *d. n.*	Bordeaux.
Culot, 1ʳᵉ cl.	Périgueux.		

Gardes-Mines (*) :

Martine, ppᵃˡ.	Périgueux.	Jeannin, 1ʳᵉ cl.	Angoulême.
Cazenave, 1ʳᵉ cl.	Bordeaux.	Hurlaut, 2ᵉ cl.	Limoges.

(*) Les conducteurs et les gardes-mines de l'ancienne 2ᵉ section ne sont pas encore répartis entre les nouvelles 2ᵉ et 3ᵉ sections.

2e SECTION.

Lignes de : Tours à Blois (exclusivement); — **Tours à Vendôme** (exclusivement); **Tours à Vierzon**; — **Villefranche-sur-Cher à Blois**; — **Tours à Châteauroux**; — **Tours à Bordeaux**; — **Saint-Benoit à Bersac**; — **Poitiers à Chauvigny**; — **Le Dorat à Limoges**; — **Tours au Mans**; — **Aubigné à La Flèche**; — **Tours à Landerneau**; — **Nantes à Châteaubriant**; — **Savenay à Saint-Nazaire**; — **Saint-Nazaire au Croisic et à Guérande**; — **Questembert à Ploërmel**; — **Auray à Quiberon**; — **Auray à Pontivy**; — **Rosporden à Concarneau**; — **Quimper à Douarnenez**; — **Quimper à Pont-l'Abbé**; — **Angoulême à Limoges**; — **Le Quéroy à Nontron**; — **Saillat à Bussières-Galant**; — **Coutras aux Aiguilles de Ribérac**; — **Libourne au Buisson**; — **Bordeaux à La Sauve**; — **Raccordement Orléans-Midi**, **à Bordeaux**.

Dép. : *Loir-et-Cher, Indre-et-Loire, Maine-et-Loire, Loire-Inférieure, Morbihan, Ille-et-Vilaine, Finistère, Vienne, Cher, Haute-Vienne, Indre, Sarthe, Charente, Charente-Inférieure, Gironde, Dordogne, Corrèze, Lot, Lot-et-Garonne, Tarn-et-Garonne.*

MM. Orsel (O✱), Ingénieur en chef de 1re classe (Mines), à Tours.

Ingénieurs ordinaires :

Leroux, 2e classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Tours.
Résal (Jean), 1re classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Nantes.
Perrin, 1re classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Bordeaux
Langlois, 1re classe (Mines)	Nantes.
Boutiron, 1re classe (Mines)	Bordeaux.

Conducteurs :

Granger, 1re cl., *d. n.*	Lorient.
Roger, 1re cl.	Tours.
Dupé, 2e cl., *d. n.*	Nantes.
Dorat, 3e cl., *d. n.*	Poitiers
Simon, 3e cl., *d. n.*	Nantes.

Gardes-Mines :

Vivien, ppal. *d. n.*	Nantes.
Vassal ✱, 1re cl.	Poitiers.
Bosdecher, 2e cl., *d. n.*	Nantes.
Clavel, 2e cl.	Tours.
Bazin, 4e cl.	*id.*
Bolo, 4e cl., *d. n.*	Brest.

3e SECTION.

Lignes de : Clermont à Brive; — **Eygurande à Largnac**; — **Limoges à Meymac**; — **Brive à St-Denis, près Martel** (inclusivement); — **Aurillac** (inclusivement) **à Arvant**; — **St-Denis, près Martel** (exclusivement) **à Toulouse**; — **Figeac à Aurillac** (exclusivement); — **Capdenac à Rodez**; — **Viviez à Decazeville**; — **Lexos à Montauban**; — **Tessonnières à Albi et raccordement avec la ligne de Carmaux**; — **Limoges à Périgueux**; — **Nexon à Brive**; — **Périgueux à Ribérac**; — **Périgueux à Brive**; — **Périgueux à Agen**; — **Le Buisson à Cazoulès**; — **Libos à Cahors**; — **Penne à Villeneuve-sur-Lot**; — **Cahors à Montauban**.

Dép. : *Puy-de-Dôme, Corrèze, Cantal, Haute-Vienne, Lot, Haute-Loire, Aveyron, Tarn, Tarn-et-Garonne, Haute-Garonne.*

MM. Gautié ✱, Ingénieur en chef de 2e classe, *d. n.* (P. et Ch.), à Clermont-Ferrand.

Ingénieurs ordinaires :

Boutteville, 2e classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Clermont-Ferrand.
Berget, 1re classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Albi.
Mouret, 1re classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Périgueux.
Béchevel (de), 3e classe (Mines)	Clermont-Ferrand.
Vital, 1re classe, *d. n.* (Mines)	Rodez.
Boutiron, 1re classe, *d. n.* (Mines)	Bordeaux.

Conducteurs :

Gaston, 1re cl.	Clermont-Ferrand.
Colombiès, 2e cl.	Albi.
Gaillard, 3e cl., *d. n.*	Clermont-Ferrand.
Caillié, 4e cl.	Figeac.

Gardes-Mines :

Brossette, 1re cl.	Aubin.	Rouzeau, 4e cl.	Clermont-Ferrand.
Seignobosc, 3e cl.	Clermont-Ferrand.		

INSPECTION DE L'EXPLOITATION COMMERCIALE.

Inspecteurs principaux :

Bochet.	Paris.	Jardon.	Paris.

Inspecteurs particuliers :

Wagner.	Paris.	Armbruster ✳.	Orléans.
Zerling.	Paris.	De la Borde.	Bordeaux.

SURVEILLANCE ADMINISTRATIVE.

Commissaires :

1re SECTION.

(*Voir* au contrôle technique pour la dénomination des lignes.)

Aniel ✳ ✠, 1re cl..	Paris-Orléans. (gare des voyageurs).	Arminot ✳, 2e cl..	Vendôme (1e partie)
Briard ✳, 2e cl..	Paris-Orléans. (gare des voyageurs).	Laire, 4e cl..	Vierzon (1re partie)
Albène ✳, 2e cl..	Paris-Orléans. (gare des voyageurs).	Michel, 4e cl..	Vierzon (1re partie)
Manceau ✳, 2e cl..	Paris-Yvry (gare des marchandises)	Eichelbrenner, 1re cl.. . .	Bourges.
Peretti de la Rocca ✳, 3e cl..	Paris-Sceaux	Giacomoni ✳ ✠, 3e cl.. .	Bourges.
Vieillard de Boismartin, 2e cl.	Paris-Sceaux	Boullenger ✳, 4e cl..	Châteauroux (1re partie).
Clamecy (de), 1re cl.. . . .	Juvisy.	Boutillier, 1re cl.	Saint-Amand.
Parent ✳, 2e cl..	Etampes.	Mertz ✳, 3e cl..	Montluçon.
Drillon ✳, 3e cl..	Orléans.	Siès ✳, 4e cl..	Montluçon.
Cumont (de), 3e cl..	Orléans.	Galliot ✳ ✠, 4e cl.. . . .	Gannat.
Villemin ✳ ✠, 4e cl.. . .	Orléans.	Dupuy, 2e cl..	Guéret.
Gaujard, 3e cl., *d. n.*. . . .	Orléans.	Thoubeys ✳, 1re cl.. . . .	Limoges (1re partie)
Bastard, 1re cl., *d. n.*. . . .	Blois (1re partie).	Guénée ✳, 1re cl..	Limoges (1re partie)
Richard ✳, 3e cl.	Châteaudun.		

2e SECTION (ancienne) (*).

Chort, 4e cl..	Ruffec.	Thoubeys ✳, 1re cl., *d. n.*	Limoges (2e partie)
Thénenot, 1re cl., *d. n.* . .	Angoulême.	Guénée ✳, 1re cl., *d. n.* .	Limoges (2e partie)
Dessoyer ✳, 3e cl., *d. n.* .	Angoulême.	Chalut, 1re cl..	Périgueux.
Sir, 4e cl.	Coutras.	Meyran ✳, 3e cl..	Périgueux.
Galbrüner ✳, 1re cl. . . .	Libourne.	Dumontel ✳ ✠, 2e cl . .	Brive (1re partie.)
Cliquennois ✳, 1re cl.. . .	Bordeaux (gare des voyageurs).	Roussel ✳, 4e cl.	Brive (1re partie.)
Thouverez, 4e cl.	Bordeaux (gare des voyageurs).	Caussanel ✳, 2e cl. . . .	Cahors.
Couëtu, 4e cl.	Bordeaux (gare des marchandises)	Panouze ✳, 4e cl.	Cahors.
		Ricardie ✳ ✠, 2e cl. . . .	Montauban (1re partie).

2e SECTION.

(*Voir* au contrôle technique pour la dénomination des lignes.)

Bastard, 1re cl., *d. n.*. . . .	Blois (2e partie).	Thoubeys ✳, 1re cl., *d. n.*	Limoges (3e partie.)
Arminot ✳, 2e cl., *d. n.* .	Vendôme (2e partie).	Guénée ✳, 1re cl., *d. n.* . .	Limoges (3e partie.)
Seiller, 1re cl.	Tours.	Mansais ✠, 1re cl., *d. n.* .	Château-du-Loir.
Maison ✳, 2e cl.	Tours.	N.	Saumur.
Olive ✳, 3e cl.	Tours.	Fourquier ✳, 1re cl., *d. n.*	Angers.
Lecomte, 3e cl., *d. n.* . . .	Tours.	Mansas ✳, 4e cl.. *d. n.* . .	Angers.
Lebas de Lacour, 2e cl. . .	Poitiers.	Mahon ✳, 3e cl., *d. n.* . .	Nantes.
De Goislard de Montsabert, 3e cl.	Poitiers.	Taste ✳, 4e cl., *d. n.* . . .	Nantes.
		Blanc ✳, 4e cl.	Saint-Nazaire.
Laire ✳, 4e cl., *d. n.* . . .	Vierzon (2e partie).	Talbot, 4e cl.	Redon.
Michel, 4e cl., *d. n.*	Vierzon (2e partie).	Odeyé ✳, 3e cl.	Vannes.
Boullenger ✳, 4e cl., *d. n.* .	Châteauroux (2e partie).	Garnneau ✳, 3e cl.	Lorient.
		Denis ✳, 2e cl..	Quimper.

(*) Les commissaires de l'ancienne 2e section ne sont pas encore répartis entre les nouvelles 2e et 3e sections.

3e SECTION.

(*Voir* au contrôle technique pour la dénomination des lignes.)

N.	Royat.	Watrin, 4e cl.	Rodez.
Dumontel ✻ ☤, 2e cl., *d. n.*	Brive (2e partie).	Bonne (de), 3e cl.	Villefranche (Aveyron).
Roussel ✻, 4e cl., *d. n.* . .	Brive (2e partie).	Matha (de), 1re cl.	Albi.
Thoubeys ✻, 1re cl., *d. n.*	Limoges (4e part.)	Brouet ✻, 3e cl.	Gaillac.
Guénée ✻, 1re cl., *d. n.* . . .	Limoges (4e part.)	Ricardie ✻ ☤, 2e cl., *d. n.*	Montauban (2e partie).
Triboulet, 4e cl.	Murat.		
Baudoin, 1re cl.	Aurillac.		
Mazars ✻, 3e cl.	Capdenac.		
Ligonie, 3e cl.	Capdenac.		

6e CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE, ET LIGNES DIVERSES QUI S'Y RATTACHENT.

M. Tournerie (de la) (O ✻), Inspecteur général de 2e classe des Ponts et Chaussées, chargé de la Direction du service, à Paris.

Bureau de l'Inspecteur général, Directeur.

Conducteur :

Borel, 2e cl.

Gardes-Mines :

Bonvin, ppal. | Kaiser, ppal. | Liévin, 4e cl.

CONTRÔLE TECHNIQUE.

1re SECTION.

Lignes de : Paris à Chagny (Ligne de Paris à Marseille) — Laroche à Nevers ; — Cravant aux Laumes ; — Avallon à Dracy-St-Loup ; — Clamecy à Cercy-la-Tour ; — Nuits-sous-Ravières à Châtillon-sur Seine ; — Moret à La Charité (Ligne du Bourbonnais) ; — Villeneuve-Saint-Georges à Montargis, par Corbeil ; — Bourron à Malesherbes ; — Dijon à Belfort ; — Dijon à Is-sur-Tille ; — Dijon à Seurre ; — Gray à Auxonne ; — Dôle à Neublans (Ligne de Dôle à Châlon) ; — Dôle à Salins ; — Dôle à Poligny ; — Mouchard aux Verrières ; — Andelot à Champagnole ; — Pontarlier à Jougne ; — Gray à Fraisans ; — Besançon à Poligny (Ligne de Besançon à Bourg) ; — Besançon à Vesoul ; — Besançon à Morteau ; — Montagney à Miserey — Montbéliard à Delle ; — Sens à Montargis (ligne d'Orléans à Châlons) ; — Triguères à Clamecy ; — Toucy-Moulins à Gien.

Dép. : Seine, Seine-et-Oise. Seine-et-Marne, Yonne, Loiret, Nièvre, Côte-d'Or, Haute-Saône, Doubs, Jura, Saône-et-Loire, Haut-Rhin (partie française).

MM. Olry de Labry ✻, Ingénieur en chef de 1re classe (P. et Ch.), à Paris.

Ingénieurs ordinaires :

Cottreau, 1re classe, *d. n.*. (P. et Ch.)	Paris.
Schœndœrffer, 1re classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Besançon.
Wickersheimer, 1re classe (Mines).	Paris.
Luuyt (Maurice), 3e classe (Mines)	Dijon.

Conducteurs :

Leau, ppal.	Auxerre.	Ponard, 2e cl.	Besançon.
De Courmaceul, 1re cl.	Paris.	Cadiat, 3e cl.	Paris.
Bellet, 2e cl.	Dijon.	Noël, 3e cl.	*id.*
Laurent, 2e cl.	Paris.	Ventou-Duclaux, 3e cl.	*id.*
Monsel, 2e cl.	*id.*		

Gardes-Mines :

Clère, ppal.	Paris.	Lesprit, 3e cl.	Dijon.
Hoctin, 2e cl.	Dijon.		

2ᵉ SECTION.

Lignes de : Gare de Chagny; — la Charité à Langeac; — Nevers à Chagny; — Gilly à Cercy-la-Tour; — Etang à Santenay; — Moulins à Montchanin; — Saint-Germain-des-Fossés à Courty et à Giroux; — Clermont à la limite du département de la Loire (Chabreloche); — embranchement de Gimouille; — Epinac à Pont d'Ouche; — Créot au Creusot; — Saint-Germain-des-Fossés à Saint-Germain au Mont-d'Or; — Roanne à Lyon par Saint-Etienne; — Saint-Just-sur-Loire à la limite du département de la Loire (Chabreloche); — Saint-Georges-d'Aurac à Saint-Etienne; — Clapier à la Beraudière; — Paray-le-Monial à Roanne; — Bonson à Saint-Bonnet-le-Château; — Lyon à Montbrison; — Mâcon à Paray-le-Monial; — Chagny (exclusivement) **à St-Rambert-d'Albon; — Givors à Chasse; — Givors à Peyraud; — Belleville à Beaujeu.**

Dép. : *Nièvre, Allier, Puy-de-Dôme, Haute-Loire, Loire, Isère, Ardèche, Rhône, Saône-et-Loire, Côte-d'Or.*

MM. Chosson, ✻, Ingénieur en chef de 2ᵉ classe (Mines), à Saint-Étienne.

Ingénieurs ordinaires :

Renardier, 1ʳᵉ classe, *d. n.* (P. et Ch.).	Nevers.
Pinat, 2ᵉ classe, *d. n.* (P. et Ch.).	Lyon.
Clarard, 2ᵉ classe, *d. n* (P. et Ch.).	Lyon.
Béchevel (de), 3ᵉ classe *d. n.* (Mines).	Clermont-Ferrand.
Laurans, 2ᵉ classe (Mines).	Saint-Etienne.
Dougados, 2ᵉ classe (Mines).	Rive-de-Gier.

Conducteurs :

Prudhomme (L.), ppᵃˡ. . .	Saint-Etienne.	Bault, 2ᵉ cl., *d. n.*	Lyon.
Lefort, 1ʳᵉ cl..	Nevers.	Janton, 2ᵉ cl. *d. n.*	Moulins.
Venet, 1ʳᵉ cl., *d. n.*	Lyon.	Cachet, 3ᵉ cl., *d. n.*	Lyon.
Voret, 1ʳᵉ cl.	Nevers.		

Gardes-Mines :

Lavé, ppᵃˡ.	Rive-de-Gier.	Gruet, 2ᵉ cl.	Saint-Etienne.
Mairey, ppᵃˡ.	Saint-Etienne.	Seignobosc, 3ᵉ cl., *d. n.* . . .	Clermont.
Repelin, 1ʳᵉ cl.	Lyon.	Merchadier, 4ᵉ cl.	Lyon.
Bouguet, 2ᵉ cl.	Moulins.		

3ᵉ SECTION.

Lignes de : Saint-Rambert à Marseille et embranchements; — Livron à Privas; — Peyraud à Nîmes; — Le Teil à Alais; — Vogüé à Prades; — Langeac à Nîmes et embranchements; — Lunel à Arles; — Nîmes à Aigues-Mortes; — Tarascon au Martinet; — Tarascon à Cette et raccordements; — Uzès à Nozières; — Nîmes au Vigan par Sommières et Quissac; — Alais à Montpellier par Quissac et Sommières; — Lunel à Sommières; — Lézan à Anduze; — Bessèges à Robiac; — Lyon à Grenoble, à Veynes, à Briançon, à Marseille et embranchements; — Avignon au Pertuis et embranchements; — Valence à Chambéry; — Marseille à la frontière italienne et embranchements.

Dép. : *Rhône, Isère, Savoie, Ardèche, Gard, Lozère, Haute-Loire, Hérault, Vaucluse, Drôme, Basses-Alpes, Hautes-Alpes, Var, Bouches-du-Rhône, Alpes-Maritimes.*

MM. Villot, ✻, Ingénieur en chef de 1ʳᵉ classe (Mines), à Marseille.

Ingénieurs ordinaires:

Rivoire-Vicat, 1ʳᵉ classe, *d. n.* (P. et Ch.).	Grenoble.
Gros (Marcel), 1ʳᵉ classe, *d. n.* (P. et Ch.).	Nîmes.
Violette de Noircarme ✻, 1ʳᵉ classe, *d. n.* (P. et Ch.).	Marseille.
De Thélin, 1ʳᵉ classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Avignon.
Küss, 2ᵉ classe (Mines)	Grenoble.
N. . . . . (Mines).	Privas.
De Curières de Castelnau ✻, 1ʳᵉ classe (Mines). . . .	Alais.
Oppermann, 1ʳᵉ classe (Mines).	Marseille.

Conducteurs:

Beff, 1re cl.	Avignon.	Rebuffat, 2e cl.	Marseille.
Carriol (L.), 1re cl.	Marseille.	Ducros. 3e cl.	Nîmes.
Montel (N.) (✿ A), 1re cl., *d. n.*	*id.*	Salze, 3e cl.	*id.*
Tanon-Pelissier, 1re cl., *d. n.*	Grenoble.		

Gardes-Mines :

Albin, ppal.	Marseille.	Boutes, 3e cl.	Marseille.
Bourdon, ppal.	Grenoble.	Péricard, 3e cl.	Briançon.
Mittre, ppal.	Alais.	Bertharion, 4e cl.	Alais.
Thomas, ppal.	Privas.	Fabregat, 4e cl.	Marseille.
Pierron, 2e cl.	Marseille.	Métivet, 4e cl.	Avignon.
Bonnes, 3e cl.	Alais.	Vaillot, 4e cl.	Privas.

4e SECTION.

Lignes de : Culoz au Mont-Cenis ; — Saint-Pierre-d'Albigny à Albertville; — Bellegarde à Evian ; — Annemasse à Aix-les-Bains ; — St-André-le-Gaz à Chambéry.

Dép. : Ain, Isère, Savoie, Haute-Savoie.

MM. Guinard ✻, Ingénieur en chef de 1re classe, *d. n.* (P. et Ch.), à Chambéry.

Ingénieurs ordinaires :

Quarré, 3e classe, *d. n.* . . (P. et Ch.). . . . } Chambéry.
N. . . . . (Mines) . . . . . } Chambéry.

Conducteurs :

Cellière, ppal, *d. n.*	Chambéry.	Curtillet, 2e cl., *d. n.*	Chambéry.
Paquet, 3e cl., *d. n.*	Chambéry.		

Garde-Mines :

Goddard, 1re cl. . . . . Chambéry.

5e SECTION.

Lignes de : Mâcon à la frontière suisse ; — Lyon à Ambérieu ; — Virieu-le-Grand à Pressins ; — Lyon à la Croix-Rousse ; — la Croix-Rousse à Sathonay ; — Sathonay à Bourg, la Cluse et Bellegarde ; — Ambérieu à Montalieu ; — Chalon à Neublans ; — Seurre à Saint-Amour ; — Chalon à Lons-le-Saulnier ; — Saint-Germain-du-Plain à Bourg ; — Bourg à Poligny.

Dép. : Côte-d'Or, Jura, Saône-et-Loire, Ain, Rhône, Isère.

MM. Gobin ✻ (✿ A), Ingénieur en chef de 1re classe, *d. n.* (P. et Ch.), à Lyon.

Ingénieurs ordinaires :

Clarard, 2e classe, *d. n.* (P. et Ch.).	Lyon.
Descubes-Desgueraines 2e classe, *d. n.* (P. et Ch.).	Mâcon.
Dougados, 2e classe, *d. n.*, (Mines).	Rive-de-Gier.
Walckenaër, 3e classe, *d. n.* (Mines).	Châlon.

Conducteurs :

Buisson, 1re cl., *d. n.*	Mâcon.	Cachet, 3e cl., *d. n.*	Lyon.
Bault, 2e cl., *d. n.*	Lyon.	Michel, 4e cl. *d. n.*	Mâcon.

Gardes-Mines :

Repelin, 1re cl.	Lyon.	Fyot, 4e cl.	Chalon.
Merchadier, 4e cl., *d. n.*	Lyon.		

INSPECTION DE L'EXPLOITATION COMMERCIALE.

Inspecteurs principaux.

D'Ivernois. . . . . Paris. | David ✻. . . . . Lyon.

Inspecteurs particuliers:

Lucas de Missy (O ✻). . . . . } Paris.
De Samboeuf. . . . . }
Pietra-Santa. . . . . Lyon.
Franchet-Desperey (O ✻). . Avignon.
Ferrier ✻. . . . . Marseille.

Surveillance administrative.

Commissaires :

1re SECTION.

(*Voir* au contrôle technique pour la dénomination des lignes.)

Binecher ✻, 4e cl. . . . . . }
Gottsmann ✻, 3e cl. . . . . } Paris.
Blondeel ✻, 2e cl. . . . . . }
Lévêque, 1re cl. . . . . }
Bonnefoy (✿ A), 4e cl. . . . } Paris-Bercy.
Carbonneau ✻, 4e cl. . . . . Melun.
Rivette ✻ ✠, 2e cl.. . . . Montereau.
Haag ✻, 4e cl. . . . . }
De Prandière, 2e cl. . . . . } Sens.
Fermier ✻, 2e cl. . . . . . . Auxerre.
Fouques, 3e cl. . . . . Clamecy.
Bataillé ✻, 2e cl. . . . . . Tonnerre.
Musy, 3e cl. . . . . Châtill.-s.-Seine.
Meunier ✻, 2e cl. . . . . . Montbard.
Périer ✻, 3e cl. . . . . . }
Drouel ✻, 2e cl.. . . . . . } Dijon.
Moncaup ✻, 3e cl. . . . . }
Noll ✻, 2e cl. . . . . Auxonne.
Quétier-Labrière ✻, 4e cl.. }
Maillard ✻, 2e cl. . . . } Dôle
Pinot ✻, 2e cl. . . . . . . }
Deville, 4e cl. . . . . } Besançon.
Chabod ✻, 4e cl. . . . . . Montbéliard.
Deyber, 4e cl. . . . . Salins.
Deforceville ✻ ✠, 4e cl. . . Pontarlier.
Frère ✻, 2e cl. . . . . . . Corbeil.
Bernis ✻, 1re cl. . . . . . . Moret.
Jombert, 1re cl. . . . . . . Montargis.
Peyron, ✠, 2e cl. . . . . . Cosne.
Du Bled ✻, 4e cl. . . . . . Avallon.
Pialoux, 4e cl. . . . . Morteau.

2e SECTION.

(*Voir* au contrôle technique pour la dénomination des lignes.)

Condemine ✻, 2e cl. . . . Chagny.
Morel ✻, 4e cl. . . . . . . }
Devoucoux ✻, 2e cl. . . . . } Mâcon.
Dufresne ✻, 4e cl. . . . . . Villefranche.
Pianelli, 2e cl. . . . . . . Lyon-St-Paul.
Dupont ✻, 4e cl.. . . . . . }
Audibert ✻, 4e cl. . . . . } Lyon-Vaise.
De Selves ✻, 3e cl. . . . . }
Palazzi ✻, 2e cl. . . . . . } Lyon - Perrache.
Poisot, 1re cl. . . . . }
Bonnel ✻, 3e cl. . . . . . Lyon-Guillotière.
Hugot, 1er cl. . . . . . . Vienne.
Giat, 1re cl. . . . . }
De Saint-Didier, 1re cl. . . } Nevers.
Nival, 1re cl. . . . . }
Coussières ✻, 2e cl. . . . . } Moulins.
Mareschal ✻, 2e cl. . . . . Paray-le-Monial.
Decouais, 4e cl. . . . . . . Autun.
Yvon ✻, 3e cl. . . . . . . Châlon-s.-Saône.
Lemosy, 4e cl. . . . . }
Marchand ✻, 3e cl. . . . } Saint-Germain des-Fossés.
Launois ✻, 4e cl. . . . . . Roanne.
Aureyre, 3e cl. . . . . . . Le Coteau.
Mandet, 1re cl. . . . . . . }
Cerisier, 1re cl. . . . . . . } St-Etienne.
Parmilleux, 3e cl. . . . . . Givors.
Galliot ✻ ✠, 4e cl., *d. n.* . . Gannat.
Delanef, 1re cl. . . . . . . }
Grimardias, 1re cl. . . . . } Clermont-Ferrand
D'Auzolles, 1re cl. . . . . . }
Treilhes, 1re cl. . . . . . Brioude.
Chaillet ✻, 2e cl. . . . . . Vichy.
Surget ✻, 3e cl. . . . . . . Tarare.
Bonvier, 2e cl. . . . . . . Montbrison.
Lano, 4e cl. . . . . Le Puy.

3e SECTION.

(*Voir* au contrôle technique pour la dénomination des lignes.)

Masclary ✻, 4e cl.	Bourgoing.
Favre, ✻ 4e cl.	Voiron.
Pronnier ✻, 3e cl.	Grenoble.
Nicot ✻ 3e cl.	
Donna, 1re cl.	Saint-Rambert-d'Albon.
Joudou ✻, 1re cl.	Valence.
Delhommais ✻, 4e cl.	
Poujol, 4e cl.	Privas.
Dubois ✻, 4e cl.	Montélimar.
Métivier, 1re cl.	Avignon.
Vidal (J.), 3e cl.	
Combernoux, 4e cl.	Cavaillon.
Mandin, 4e cl	Pertuis.
Lyon, 1re cl.	Sisteron.
Jomain ✻, 4e cl.	Gap.
Picard, 1re cl.	Tarascon.
Leydier, 4e cl.	
Castanier, 4e cl.	Arles.
Raffin ✻ ☤, 3e cl.	Aix.
Gay, 3e cl.	
Servan de Bezaure, 1re cl.	Marseille.
Ménard, 1re cl.	
Fages, 2e cl.	
Andoque, 2e cl.	
Bataillé ✻, 2e cl.	Aubagne.
Sinibaldi, 4e cl.	Toulon.
Bassaget, 1re cl.	
Bonniol, 2e cl.	Les Arcs.
Reynaud (O ✻) 2e cl.	Cannes.
Decheverry ✻, 1re cl.	Nice.
Lacoste, 1re cl.	
Reynaud de Trets, 2e cl.	Menton.
De Tessan, 2e cl.	Nîmes.
Dellard, 3e cl.	
Bonhoure, 4e cl.	Lunel.
Bermont de Vachères, 1re cl.	Montpellier.
Mozziconacci, 1re cl.	
Lambert ✻, 1re cl.	Cette.
Pattus, 3e cl.	Alais.
Randon, 4e cl.	
Sirven, 4e cl.	
Buisson ✻, 2e cl.	Le Teil.
Delaygue ✻ ☤, 2e cl.	Langogne.
Belbéze, 3e cl.	Tournon.
Brunel, 4e cl.	Pont-St-Esprit.
Estève ✻ ☤, 4e cl.	Remoulins.

4e SECTION.

(*Voir* au contrôle technique pour la dénomination des lignes.)

Berlioz, 3e cl.	Chambéry.
Levert, ✻ ☤, 1re cl.	Annecy.
Bouchard, 3e cl.	Thonon.
Pierre, 4e cl.	Modane.
Rybinski, 4e cl.	

5e SECTION.

(*Voir* au contrôle technique pour la dénomination des lignes).

Coursot ✻, 2e cl.	Lons-le-Saulnier.
Donzelle ✻ ☤, 4e cl.	Bourg.
Rizoul ✻, 4e cl.	Louhans.
N.	Ambérieu.
Vidal (E.), 4e cl.	Culoz.
Simon ✻, 4e cl.	Bellegarde.
Breton ✻, 3e cl.	Lyon-Brotteaux.
Martineau ✻, 1re cl.	Lyon-Croix-Rousse.

7° CHEMIN DE FER DU MIDI ET LIGNES QUI S'Y RATTACHENT.

MM. Linder (O ✻), Inspecteur général de 2e classe des Mines, chargé de la direction du service, à Paris.

Cendre (O ✻), Ingénieur en chef de 1re classe, (P. et Ch.), à Paris.

Bureau de l'Inspecteur général, Directeur.

Conducteurs :

Laforest, ppal.
Lespinasse, ppal.
Lislot, 1re cl.
Thibault, 1re cl.

CONTRÔLE TECHNIQUE.

1re SECTION.

Lignes de : Bordeaux à Cette (section de Bordeaux à Toulouse inclusivement). — **Chemin de jonction à Bordeaux des lignes d'Orléans et du Midi.** — **Lignes de Langon à Bazas**; — **Port-Sainte-Marie à Condom**; — **Agen à Vic-Bigorre**; — **Toulouse à Auch**; — **Bordeaux à Irun**; — **Lamothe à Arcachon**; — **Morcenx à Tarbes**; — **Mont-de-Marsan à Roquefort**; — **Tarbes à Bagnères-de-Bigorre**; — **Toulouse à Bayonne**; — **Portet-Saint-Simon à Tarascon**; — **Boussens à Saint-Girons**; — **Montréjeau à Bagnères-de-Luchon**; — **Lourdes à Pierre-fitte**; — **Pau à Laruns et à Oloron-Ste-Marie**; — **Puyôo à Dax**; — **Puyôo à St-Palais**; — **Montauban à St-Sulpice**; — **Médoc (de Bordeaux au Verdon)**.

Dép. : *Gironde, Lot-et-Garonne, Tarn-et-Garonne, Haute-Garonne, Ariège, Hautes-Pyrénées, Basses-Pyrénées, Landes, Gers.*

MM. Salva ✱, Ingénieur en chef de 1re classe, *d. n.* (P. et Ch.), à Bordeaux.

Ingénieurs ordinaires :

Perrin, 1re classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Bordeaux.
Volontat (de), 2e classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Bordeaux.
Frossard, 3e classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Bayonne.
Le Cornec, 2e classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Toulouse.
Alvin, 1re classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Tarbes.
Brosse (de la) (Henri), 2e classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Agen.
Boutiron, 1re classe, *d. n.* (Mines)	Bordeaux.
Beaugey, 3e classe, *d. n.* (Mines)	Pau.

Conducteurs :

Astié, ppal	Bordeaux.
Nougués, ppal	Agen.
Palaa (Jean) ✱, ppal	Pau.
Vincens, ppal, *d. n.*	Bordeaux.
Bétis-Doucet, 1re cl.	Bayonne.
Saint-Alary, 1re cl.	Bordeaux.
Charpentier, 2e cl.	Agen.
Ducos, 2e cl.	Bordeaux.
Nongué, 2e cl.	Toulouse.
Rixens, 2e cl.	Saint-Gaudens.
Vidal, 2e cl.	Tarbes.
Bernard, 3e cl.	Toulouse.
Sordes, 3e cl., *d. n.*	
Ferrus, 4e cl.	Bordeaux.
Flauder 4e cl.	*id.*

Gardes-Mines :

Cazenave, 1re cl., *d. n.*	Bordeaux.
Noël, 1re cl.	Toulouse.
Jacquin, 3e cl.	Pau.

Chef de section du cadre auxiliaire :

Bonnet, ppal, *d. n.* . . . . Bordeaux.

2e SECTION.

Lignes de : Bordeaux à Cette (section de Toulouse à Cette); — **Castelnaudary à Carmaux**; — **Castres à Saint-Amans-Soult**; — **Carcassonne à Quillan**; — **Narbonne à la frontière d'Espagne**; — **Béziers à Rodez**; — **Latour à Estréchoux**; — **Tournemire à Saint-Affrique**; — **Agde à Lodève**; — **Faugères à Montpellier**; — **Séverac-le-Château à Mende**; — **Monastier à Marvejols**; — **Perpignan à Prades**.

Dép. : *Haute-Garonne, Tarn, Aude, Hérault, Pyrénées-Orientales, Aveyron, Lozère.*

M. Saléta ✱, Ingénieur en chef de 1re classe (P. et Ch.), à Béziers.

Ingénieurs ordinaires :

Cornac, 2e classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Carcassonne.
Berget, 1re classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Albi.
Cutzach, Cond. de 1re cl., *f. f. d'ing. ord.*, *d. n.* (P. et Ch.).	Perpignan.
Baldy, 2e classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Béziers.
Monestier, 2e classe, *d. n.* (P. et Ch.)	Millau.
Braconnier ✱, 1re classe (Mines)	Carcassonne.

Conducteurs :

Favier, 1re cl.	Carcassonne.
Cousteau, 2e cl.	Béziers.
Molinier (Firmin), 2e cl., *d. n.*	Millau.
Vaissac, 2e cl., *d. n.*	St-Affrique.
Colombiès, 2e cl., *d. n.*	Albi.
Carbasse, 3e cl., *d. n.*	Perpignan.
Sicard, 4e cl.	Béziers.

Gardes-Mines :

Feyte, 1re cl.	Montpellier.
Galtier, 2e cl.	Albi.
Rixens, 2e cl.	Béziers.
Pagès, 3e cl.	Carcassonne.
Finot, 4e cl.	Prades.

INSPECTION DE L'EXPLOITATION COMMERCIALE.

Noyrit, Inspecteur principal . . . . . . Bordeaux.

Inspecteurs particuliers :

Vignerte	Bordeaux.
N.	Toulouse.

SURVEILLANCE ADMINISTRATIVE.

Commissaires :

1re SECTION.

(*Voir* au contrôle technique pour la dénomination des lignes).

Lacoste de l'Isle 1re cl., *d. n.*; Reynaud, 1re cl.; Dubois, 1re cl.; Ardaillon ✱, 2e cl.	Bordeaux.
Bouché de Vitray, 3e cl.	Langon.
Eldin, 2e cl.	Marmande.
Dupouy, 4e cl.	Nérac.
Reboul, 4e cl.	Morcenx.
Sarrante, 3e cl.	Dax.
Mori-Ubaldini ✱ ✠, 3e cl.	Bayonne.
Grand-Didier ✱, 4e cl.	Hendaye.
Dupuy (J.) ✱, 3e cl.	Boussens.
Dehoëy, 1re cl.	Montrejeau.
Ferran, 1re cl.; Bertrand ✱, 2e cl.	Tarbes.
Pujol ✱, 1re cl.; Lacassin ✱, 2e cl.	Agen.
Delrieu, 2e cl.	Montauban.
Saux, 3e cl.; Manes, 1re cl.; Badie ✱, 4e cl.; Fauré, 1re cl.	Toulouse.
Du Boulet de Bonneuil ✱, 4e cl.; Junqua (Urbain), 1re cl.	Pau.
Lajoanio, 4e cl.	Foix.
Larrey ✱, 3e cl.	Mont-de-Marsan.
Laborde ✱, 2e cl.	Auch.
Junqua (Edmond), 4e cl.	Mirande.
Duprat, 3e cl.	Bordeaux *(Gare de Médoc)*.

2e SECTION.

(*Voir* au contrôle technique pour la dénomination des lignes).

Poulle, 3e cl	Castelnaudary.
Dussumier ✱, 3e cl.	Carcassonne.
Danillon, 4e cl.	Narbonne.
Audié ✱, 4e cl.	Béziers.
Rataboul, 4e cl.	Agde.
Fabre ✱, 3e cl.	Cette.
Ceccaldi ✱, 4e cl.	Cette.
Houeix ✱, 4e cl.	Cette.
Tulles (de) ✱, 4e cl.	Castres.
De Costa ✱, 4e cl.	Albi.
Mathieu ✱, 4e cl.	Millau.
Gaspard, 3e cl.	Paulhan.
Maux ✱, 2e cl.	Perpignan.
Rouyre, 3e cl.	Perpignan.
Chabaud, 4e cl.	Cerbère.
Comet, 4e cl.	Séverac-le-Château.
Charry ✱, 3e cl.	Limoux.
Ponton, 4e cl.	Mende.

Lignes de la Medjerdah dont la Compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma est concessionnaire en Tunisie.

CONTRÔLE COMMERCIAL.

Commission :

MM. Le Ministre résident de France à Tunis, *Président*.
Grand, Ingénieur des Mines, détaché près le gouvernement de la Régence.
L'Inspecteur des Finances français, détaché près le gouvernement de la Régence.
Un officier du Consulat de France choisi par le Consul général.
Le Député du Commerce français, nommé par les négociants français de Tunis.

CONTRÔLE TECHNIQUE.

MM. Grand, Ingénieur des Mines, détaché près le gouvernement de la Régence.
Sèbe, conducteur des Ponts et Chaussées de 3e classe.

CHEMINS DE FER ALGÉRIENS.

Contrôle et surveillance de l'exploitation.

Réseau des Chemins de fer Algériens et Tunisiens.

MM. Voisin (✱ O), Inspecteur général de 2e classe, des Ponts et Chaussées, *d. n.*, chargé de la Direction du service, à Paris.
Aguillon ✱, Ingénieur en chef de 2e classe, *d. n.* (Mines), à Paris.

LIGNES DE SAINTE-BARBE-DU-TLÉLAT A SIDI-BEL-ABBÈS; SIDI-BEL-ADBÈS A RAS-EL-MA; ARZEW A MOSBAH; ARZEW A TIZI; TIZI A MOSBAH; SENIA A AÏN-TEMOUCHENT.

Contrôle technique.

MM. Genty ✱, Ingénieur en chef de 2e classe, *d. n.* (P. et Ch.), à Oran.

Ingénieurs ordin.
- Meunier, 1re classe, *d. n.* (P. et Ch.) . . . Oran.
- Prat, Cond., 1re cl., *f. f. d'ing. ord.*, *d. n.* (P. et Ch.) Sidi-bel-Abbès.
- Poisson, 3e cl., *d. n.* . . . . (P. et Ch.) Mascara.
- Bails, 2e classe, *d. n.* (Mines). . . . . Oran.

Conducteurs :

Bonnel, ppal, *d. n.*	*Oran.*	Grillet, 2e cl., *d. n.*	*Oran.*
Félix, 1re cl., *d. n.*	*Arzew.*	Personneaux, 4e cl., *d. n.* . . .	*Sidi-bel-Abbès.*
Arnould, 2e cl., *d. n*	*Saïda.*	Vesque, 4e cl., *d. n.*	*id.*

Gardes-Mines.

Bouty, ppal.	*Oran.*	Poncelet, 2e cl.	*Oran.*

Inspection de l'exploitation commerciale.

M. Lescure, inspecteur particulier, à Oran.

Surveillance administrative.

Commissaires :

D'Armagnac, 1re cl.	*Oran.*	Dehan ✻, 2e cl.	*Ste-Barbe-du-Tlélat.*
Acloque, 2e cl.	*Saïda.*	Vasseur ✻, 2e cl.	*Sidi-Bel-Abbès.*
Filippini ✻, 3e cl.	*Mascara.*	Petit-Guyot, 3e cl.	*Perrégaux.*
Froment, 1re cl.	*Relizane.*		

LIGNE D'ALGER A ORLÉANSVILLE; ORLÉANSVILLE A ORAN.

Contrôle technique.

MM. Pouyanne ✻, Ingénieur en chef de 1re classe (Mines), à Alger.

Ingénieurs ordin.
- Chervet, 3e classe, *d. n.* (P. et Ch.). Alger.
- Bails, 2e classe, *d. n.* (Mines). . . . Oran.

Conducteur :

Vilmont, ppal, *d. n.* . . . . . *Alger.*

Garde-Mines :

Pesez (✪ A.), 1re cl. . . . . . *Alger.*

Inspection de l'exploitation commerciale.

M. Lescure, Inspecteur particulier, *d. n.*, à Oran.

Surveillance administrative.

Commissaires :

Brosse ✻, 4e cl.	*Orléansville.*	Aguilar, 1re cl.	*Alger.*
Royer ✻, 4e cl.	*Affreville.*	Sizes, 1re cl.	*Blida.*

LIGNE D'ALGER A MENERVILLE.

Contrôle technique.

MM. Neveu-Derotrie ✻, Ingénieur en chef de 1re classe, *d. n.* (P. et Ch.), à Alger.

Ingénieur ordin. | Hanric ✻, Sous-Ingénieur, *d. n.* (P. et Ch.). . . . Alger.

Conducteur :

Fubert, pp^{al}, *d. n.* . . . . *Alger.*

Garde-Mines :

Christol, 2e cl. . . . . *Alger.*

Surveillance administrative.

Commissaire :

Oudard, 1re cl. . . . . *Alger.*

LIGNES DE CONSTANTINE A SÉTIF; DE CONSTANTINE A TÉLERGMA; DE TÉLERGMA A SÉTIF; D'EL-GUERRAH A BATNA; DE SÉTIF A EL-HACHIR.

Contrôle technique.

MM. Lebiez ✻, Ingénieur en chef de 1re classe, *d. n.* (P. et Ch.). . Constantine.

Ingénieurs ordin.
- Danjon, 3e classe, *d. n.* (P. et Ch.) . . . . . Constantine.
- Mallat, 3e classe, *d. n.* (P. et Ch.). . . . . Sétif.
- N.. . . . . (P. et Ch.). . } Constantine.
- Jacob, 3e classe (Mines). . . . . } Constantine.

Conducteurs :

Martin (E.), 2e cl., *d. n.* . . . . . *Constantine.* | Pincemaille, 2e cl., *d. n.* . . . . *Sétif.*
Mende, 2e cl., *d. n.* . . . . *Sétif.* | Anglade, 3e cl., *d. n.* . . . . . *Constantine.*

Gardes-Mines :

Grand, 4e cl. . . . . *Constantine.* | Mercier, 4e cl.. . . . . *Constantine.*

Inspection de l'exploitation commerciale.

M. Imbert ✻, Inspecteur particulier, à Constantine.

Surveillance administrative.

Commissaires :

Jayr ✻, 2e cl. . . . . *Constantine.* | Francart, 3e cl. . . . . *Sétif.*

LIGNE DE PHILIPPEVILLE A CONSTANTINE.

Contrôle technique.

MM. Pelletreau, Ing. ord. de 1re classe, *f. f. d'ing. en chef*, *d. n.*, à Philippeville.

Ingén. ord.
- Beltcaguy, Cond. de 1re cl., *f. f. d'ing. ord.*, *d. n.* (P. et Ch.). Philippeville.
- Jacob, 3e classe, *d. n.* (Mines). . . . . Constantine.

Conducteur :

Montcourant, pp^{al}, *d. n.* . . . . *Philippeville.*

Garde-Mines :

Sergère, 4e cl. . . . . *Constantine.*

Inspection de l'exploitation commerciale.

M. Imbert ❋, Inspecteur particulier, *d. n.*, à Constantine.

Surveillance administrative.

Commissaires :

Delapierre ❋, 1re cl. . . . . . *Philippeville.* | Thomas ❋, 3e cl. . . . . *Constantine.*

LIGNE DE BÔNE A GUELMA; DE GUELMA AU KROUBS; DE DUVIVIER A SOUK-ARRHAS; DE BÔNE A MOKTA; DE KEF-OUM-THEBOUL A LA MESSIDA.

Contrôle technique.

MM. Dormoy ❋, Ingénieur en chef de 1re classe, *d. n.* (P. et Ch.), à Bône.

Ingén. ord. { Burger, 2e classe, *d. n.* (P. et Ch.). . . . . Bône.
Boulangier, 2e classe, *d. n.* (P. et Ch.) . . . . Guelma.
N. . . . . (Mines). . . . . Bône.

Conducteurs :

Dunand, 1re cl., *d. n.* . . . . *La Calle.* | Porri, 3e cl., *d. n.* . . . . *Mondovi.*
Perrot, 2e cl., *d. n.* . . . . *Souk-Arhas.* |

Garde-Mines :

Vion, 4e cl. . . . . *Bône.*

Inspection de l'exploitation commerciale.

M. Imbert, Inspecteur particulier, *d. n.* . . . . . Constantine.

Surveillance administrative.

Commissaires :

De Virieu ❋, 3e cl. . . . . *Bône.* | Bézelgues, 2e cl. . . . . *Duvivier.*
Raoult, 3e cl. . . . . *Guelma.* |

INSPECTION DES APPAREILS ET BOITES DE SECOURS SUR LES CHEMINS DE FER.

MM. le docteur Voisin ❋, Inspecteur, à Paris.

les docteurs { Mauriac ❋ / Jaubert ❋ } Inspecteurs-adjoints, à Paris.

5. — TABLEAU PAR ANCIENNETÉ

DANS CHAQUE GRADE ET DANS CHAQUE CLASSE

DES INGÉNIEURS DES MINES.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX DE PREMIÈRE CLASSE.

Noms des Inspecteurs.	Naissance.	Élève ingénieur	Ingénieur ord. 2e classe.	Ingénieur ord. 1re classe.	Ingén. en chef. 2e classe.	Ingén. en chef. 1re classe.	Inspect. général. 2e classe.	Inspect. général. 1re classe.
1 Jacquot (O ✻).	23 nov. 1817.	15 nov. 1839.	12 avril 1845.	23 mai 1850.	1er déc. 1858.	1er sept. 1865.	1er déc. 1872.	16 avril 1882.
2 Tournaire (O ✻) (✿ A)......	11 mai 1824.	1er fév. 1845.	23 mai 1850.	1er déc. 1860.	1er mai 1866.	1er oct. 1874.	25 mai 1878.	1er juil. 1884.
3 Lamé Fleury (O ✻)......	27 mai 1823.	15 nov. 1845.	12 avril 1851.	id.	1er janv. 1867.	1er oct. 1875.	15 mars 1879.	id.
4 De Chancourtois (C ✻) (✿ I)...	2 janv. 1820.	15 nov. 1840.	1er mars 1847.	28 avril 1856.	16 avril 1859.	5 janv. 1867.	14 mai 1879.	16 août 1884.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX DE DEUXIÈME CLASSE.

Noms des Inspecteurs.	Naissance.	Elève Ingénieur	Ingénieur ordin. 2e classe.	Ingénieur ordin. 1re classe.	Ingén. en chef. 2e classe.	Ingén. en chef. 1re classe.	Inspecteur général de 2e classe.
1 Bochet ✻........	14 fév. 1822.	15 nov. 1843.	21 juill. 1849.	1er déc. 1858.	1er avril 1864.	1er fév. 1874.	16 avril 1881.
2 Peschart-d'Ambly ✻..	27 fév. 1823.	1er fév. 1845.	23 mai 1850.	1er déc. 1860.	1er sept. 1865.	id.	16 avril 1882.
3 Phillips (O ✻).....	21 mai 1821.	15 nov. 1842.	20 mars 1848.	1er déc. 1858.	1er janv. 1867.	1er oct. 1875.	16 nov. 1882.
4 Luuyt (Paul) (O ✻)...	15 déc. 1825.	1er fév. 1845.	23 mai 1850.	7 fév. 1863.	id.	16 déc. 1878.	1er oct. 1883.
5 *De Freycinet* (O ✻)...	14 nov. 1828.	15 nov. 1848.	1er sept. 1855.	1er avril 1864.	28 sept. 1875.	1er juin 1880.	id.
6 Linder (O ✻)......	17 fév. 1829.	15 nov. 1850.	30 avril 1856.	1er sept. 1865.	1er juil. 1875.	1er juin 1879.	1er juil. 1884.
7 Castel (O ✻)....	31 mars 1826.	15 nov. 1847.	4 juillet 1854.	1er avril 1864.	1er fév. 1874.	1er mars 1879.	id.
8 Haton de la Goupillière ✻ (✿ I).....	28 juill. 1833.	15 nov. 1852.	5 déc. 1857.	1er janv. 1867.	16 mai 1877.	16 mai 1880.	16 avril 1849.
9 Roger ✻........	28 avril 1825.	15 nov. 1845.	12 avril 1851.	1er déc. 1860.	1er janv. 1867.	1er oct. 1875.	9 mai 1855.

INGÉNIEURS EN CHEF DE PREMIÈRE CLASSE

Noms des Ingénieurs.	Naissance.	Élève Ingénieur	Ingénieur ordinaire. 3e classe.	Ingénieur ordinaire. 2e classe.	Ingénieur ordinaire. 1re classe.	Ingén. en chef. 2e classe.	Ingén. en chef. 1re classe.
1 Bère ✱	14 avril 1825.	15 nov. 1845.	1er mars 1849.	12 avril 1851.	1er déc. 1860.	1er janv 1870.	1er juin 1878.
2 *De Cizancourt* ✱....	11 mars 1825.	15 nov. 1846.	1er fév. 1851.	31 déc. 1852.	*id.*	16 juin 1872.	*id.*
3 *Mis de Vassart d'Hozier (O ✱).....	31 juill. 1827.	15 nov. 1848.	27 avril 1852.	4 janv. 1855.	7 fév. 1863.	1 fév. 1874.	1er juin 1879.
4 Orsel (O ✱)......	21 oct. 1828.	15 nov. 1849.	1er mars 1853.	30 avril 1856.	1er sept. 1865.	16 oct. 1874.	16 mai 1880.
5 Mallard ✱.......	4 fév. 1833.	15 nov. 1853.	10 janv. 1857.	29 déc. 1859.	1er août 1867.	16 mai 1877.	16 juill. 1881.
6 De Gouvenain ✱...	4 fév. 1826.	15 nov. 1848.	27 avril 1852.	1er sept. 1855.	1er avril 1864.	28 sept. 1875.	*id.*
7 Lorieux ✱	22 avril 1832.	15 nov. 1853.	10 janv. 1857.	29 déc. 1859.	1er août 1867.	16 mai 1877.	1er juill. 1882.
8 Massieu ✱ (✾ I)....	4 août 1832.	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*
9 Moutard ✱.......	27 juill. 1827.	15 nov. 1846.	»	21 déc. 1852.	1er oct. 1875	8 juin 1878.	*id.*
10 Pouyanne ✱	5 sept. 1835.	15 nov. 1855.	9 juill. 18 9.	7 fév. 1863.	1er janv. 1869.	*id.*	16 juill. 1883.
11 Laur ✱	13 oct. 1829.	15 nov. 1851.	17 fév. 1854.	10 mars 1857.	1er sept. 1865.	8 nov. 1877.	*id.*
12 Béral ✱	1er août 1838.	1er nov. 1857.	23 janv. 1861.	1er sept. 1865.	1er oct. 1875.	1er juill. 1879.	*id.*
13 Moissenet ✱......	2 août 1831.	15 nov. 1853.	10 janv. 1857.	29 déc. 1859.	1er août 1867.	16 mai 1877.	1er août 1883.
14 *Rocard* ✱.......	29 janv. 1829.	15 nov. 1848.	27 avril 1852.	1er sept. 1855.	1er avril 1864.	*id.*	1er janv. 1884.
15 Résal ✱ (✾ I)	27 janv. 1828.	15 nov. 1849.	21 mai 1853.	30 avril 1856.	1er sept. 1865.	8 nov. 1877.	16 juill. 1884.
16 Villot ✱........	19 mars 1834.	15 nov. 1855.	9 juill. 1859.	7 fév. 1863.	1er janv. 1869.	8 juin 1878.	*id.*
17 Julien ✱........	24 août 1833.	*id.*	*id*	*id.*	*id.*	16 déc. 1878.	*id.*
18 Keller ✱........	21 mars 1837.	1er nov. 1858.	19 fév. 1862.	1er janv. 1867.	1er oct. 1875.	1er janv. 1881.	*id.*
19 Fuchs (O ✱)	1er avril 1837.	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	16 juill. 1881.	*id.*

INGÉNIEURS EN CHEF DE DEUXIÈME CLASSE.

Noms des Ingénieurs.	Naissance.	Élève Ingénieur	Ingénieur ordinaire. 3e classe.	Ingénieur ordinaire. 2e classe.	Ingénieur ordinaire. 1re classe.	Ingénieur en chef de 2e classe.
1 *Leseure* ✻.	30 août 1831.	15 nov. 1852.	4 juill. 1855.	5 déc. 1857.	1er janv. 1867.	16 mai 1877.
2 *Martelet* (O ✻).	21 avril 1830.	15 nov. 1851.	17 fév. 1854.	10 mars 1857.	1er janv. 1867.	8 février 1878.
3 Lachat ✻.	24 août 1829.	20 oct. 1850.	27 oct. 1856.	1er janv. 1860.	16 juin 1872.	1er juill. 1879.
4 Benoît ✻.	17 juin 1823.	1er fév. 1845	21 août 1848	12 avril 1851.	*id.*	*id.*
5 Peslin ✻ (✻ A).	4 juin 1836	15 nov. 1855.	9 juill. 1859.	7 fév. 1863.	*id.*	1er janv. 1881.
6 *Parran* ✻.	26 juill. 1826.	15 nov. 1848.	27 avril 1852.	1er sept 1855.	1er avril 1864.	*id.*
7 *Noblemaire* (O ✻).	27 avril 1832.	15 nov 1853.	10 janv. 1857.	29 déc. 1859.	1er août 1867.	*id.*
8 Vicaire ✻.	28 avril 1839.	1er nov. 1858.	19 fev. 1862.	1er janv. 1867.	1er oct. 1875.	16 juill. 1881.
9 *Ledoux* ✻.	27 août 1837.	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*
10 Meurgey ✻.	28 juill. 1839	1er nov. 1859.	7 janv. 1863.	1er août 1867.	16 mai 1877.	1er nov. 1881.
11 Potier ✻.	11 mai 1840.	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*
12 Duporcq ✻.	28 fév. 1839.	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*
13 Carnot ✻.	27 janv. 1839.	1er nov. 1860.	1er mars 1861.	1er janv. 1869.	1er fév. 1878.	*id.*
14 *Mussy* ✻.	7 fév. 1836.	15 nov. 1856.	28 déc. 1859.	1er avril 1864.	16 juin 1872.	1er juill. 1882.
15 Worms de Romilly ✻.	3 janv. 1838.	1er nov. 1859.	7 janv. 1863.	1er août 1867.	1er fév. 1878.	*id.*
16 *Coince* ✻.	26 sept. 1836.	1er nov. 1857.	23 janv. 1861.	1er sept. 1865.	1er fév. 1874.	*id.*
17 Du Verdier de Genouillac ✻.	9 nov. 1839.	1er nov. 1860.	1er mars 1864.	1er janv. 1869.	1er fév. 1878	*id.*
18 Gonthier ✻.	21 sept. 1840.	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*
19 Genreau ✻.	18 mai 1840.	1er nov. 1861.	1er janv. 1865.	1er mai 1872.	*id.*	*id.*

Ingénieurs en chef de deuxième classe (suite).

Noms des Ingénieurs.	Naissance.	Élève Ingénieur	Ingénieur ordinaire. 3e classe.	2e classe.	1re classe.	Ingénieur en chef de 2e classe.
20 Nivoit ✻ (✿ A).	12 août 1839.	1er nov. 1861.	1er janv. 1865.	1er mai 1872.	1er fév. 1878.	1er juill. 1882.
21 *Dormoy* ✻.	3 déc. 1829.	15 nov. 1851.	17 fév. 1854.	10 mars 1857.	1er janv. 1867.	16 fév. 1883.
22 Aguillon ✻	3 juill. 1842.	1er nov. 1863.	1er janv. 1867.	1er fév. 1874.	1er fév. 1878.	16 juill. 1883.
23 Matrot ✻.	9 juill. 1841.	1er nov. 1862.	1er mars 1866.	1er mai 1873.	*id.*	*id.*
24 Cornu ✻.	6 mars 1841.	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*
25 Lévy (Michel) ✻	17 août 1844.	1er nov. 1864.	1er janv. 1868.	1er sept. 1874.	1er mars 1879.	*id.*
26 Delafond ✻.	2 fév. 1844.	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*
27 Perrin ✻.	1er déc. 1841.	1er nov. 1861.	1er janv. 1865.	9 mai 1872.	1er fév. 1878.	1er janv. 1884.
28 Douvillé ✻.	16 juin 1846.	1er nov. 1865.	1er janv. 1869.	1er sept. 1874.	1er juill. 1879.	16 juill. 1884.
29 Zeiller ✻	14 janv. 1847.	1er nov. 1867.	1er déc. 1870.	1er oct. 1875.	1er juin 1880.	*id.*
30 Chosson ✻.	15 mars 1838.	1er nov. 1858.	19 fév. 1862.	1er janv. 1867.	1er fév. 1881.	*id.*
31 Rigaud ✻.	5 fév. 1845.	1er nov. 1866.	1er avril 1870.	1er avr. 1876.	*id.*	*id.*
32 *Clérault* ✻.	21 mai 1844.	1er nov. 1865.	1er janv. 1869.	1er sept. 1874.	1er mars 1878.	1er janv. 1885.
33 *Heurteau* ✻	4 juin 1848.	1er nov. 1867.	1er déc. 1870.	1er oct. 1875.	16 sept. 1880.	*id.*

INGÉNIEURS ORDINAIRES DE PREMIÈRE CLASSE.

Noms des Ingénieurs.	Naissance.	Élève Ingénieur.	Ingénieur ordinaire. 3e classe.	2e classe.	1re classe.
1 *Sens* ✻	20 fév. 1826.	15 nov. 1846.	25 fév. 1851.	4 juill. 1854.	1er sept. 1865.
2 Jordan ✻	5 janv. 1838.	1er nov. 1857.	23 janv. 1861.	1er sept. 1865.	1er fév. 1874.
3 Braconnier ✻	3 juill. 1839.	1er nov. 1860.	1er mars 1864.	1er janv. 1869.	1er mars 1879.
4 Langlois	10 oct. 1844.	1er nov. 1866.	1er avril 1870.	1er oct. 1875.	1er juin 1880.
5 *Voisin (Armand)*	9 mars 1840.	1er nov. 1861.	1er janv. 1865.	1er mai 1872.	1er fév. 1881.
6 *Henry* ✻	27 fév. 1846.	1er nov. 1867.	1er déc. 1870.	1er oct. 1875.	*id.*
7 Olry ✻	22 avril 1847.	1er nov. 1868.	1er juill. 1872.	16 mai 1877.	16 juill. 1881.
8 *Amiot*	27 sept. 1847.	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*
9 Vital	25 janv. 1848.	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*
10 Le Verrier ✻	7 nov. 1849.	1er nov. 1869.	1er juill. 1873.	*id.*	1er juill. 1882.
11 Bertrand	2 juill. 1847.	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*
12 De Curières de Castelnau ✻	8 mai 1849.	1er nov. 1870.	16 fév. 1874.	1er fév. 1878.	1er janv. 1883.
13 Durand de Grossouvre	23 août 1849.	1er nov. 1869.	1er juill. 1873.	16 mai 1877.	*id.*
14 Le Châtelier	8 oct. 1850.	1er nov. 1871.	1er avril 1875.	1er fév. 1878.	*id.*
15 Lodin	20 mai 1849.	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*
16 Pelletan ✻	15 déc. 1848.	1er nov. 1870.	1er juill. 1874.	*id.*	*id.*
17 Boutiron	1er août 1850.	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*
18 Wickersheimer	22 fév. 1849.	*id.*	*id.*	1er juill. 1878.	*id.*
19 *Cumenge* ✻	16 avril 1828.	15 nov. 1847.	25 fév. 1851.	4 juill. 1854.	1er mai 1883.
20 Lévy (Léon) ✻	8 avril 1851.	1er nov. 1872.	1er juill. 1876.	1er mars 1879.	*id.*
21 Grand	9 mars 1851.	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*
22 Oppermann	11 janv. 1852.	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*

INGÉNIEURS ORDINAIRES DE DEUXIÈME CLASSE.

Noms des Ingénieurs.	Naissance.	Élève Ingénieur.	Ingénieur ordinaire. 3e classe	Ingénieur ordinaire. 2e classe.
1 *Laugel*.	21 janv. 1830	15 nov. 1851.	17 fév. 1854.	10 mars 1857.
2 Ichon.	4 mars 1842.	1er nov. 1863.	1er janv. 1867.	1er sept. 1874.
3 *Vieira*	11 fév. 1844.	1er nov. 1866.	1er avril 1870.	1er oct. 1875.
4 *Voisin* (*Honoré*).	3 déc. 1848.	1er nov. 1869.	1er juill. 1873.	16 mai 1877.
5 *Boutan* (*Edmond*).	6 fév. 1848.	*id.*	*id.*	*id.*
6 *Sauvage*.	16 août 1850.	1er nov. 1871.	1er avril 1875.	1er fév. 1878.
7 Küss (Henri).	19 juin 1852.	1er nov. 1873.	10 avril 1877.	1er juin 1880.
8 Rolland.	23 janv. 1852.	*id.*	*id.*	*id.*
9 Bails.	9 fév. 1851.	*id.*	*id.*	1er fév. 1881
10 *Carcanagues*.	21 janv. 1854.	*id.*	*id.*	*id.*
11 Badoureau (✿ A).	18 mai 1853.	1er nov. 1874.	11 avril 1878.	16 juill. 1881.
12 Lecornu	13 janv. 1854.	*id.*	*id.*	*id.*
13 Poincaré.	29 avril 1854.	1er nov. 1875.	1er avril 1879.	1er juill. 1882.
14 Lallemand.	7 mars 1857.	1er nov. 1876.	1er avril 1880.	1er janv. 1883.
15 Tauzin.	3 sept. 1855.	*id.*	*id.*	*id.*
16 Henriot.	20 juill. 1855.	*id.*	*id.*	*id.*
17 Dougados	6 oct. 1855.	1er oct. 1877.	1er oct. 1880.	16 juill. 1883.
18 Laurans	22 mars 1856.	*id.*	*id.*	*id.*

INGÉNIEURS ORDINAIRES DE TROISIÈME CLASSE.

Noms des Ingénieurs.	Naissance.	Élève Ingénieur.	Ingénieur ordinaire de 3e classe
1 Soubeiran.	6 juill. 1855.	1er oct. 1877.	1er oct. 1881.
2 Béchevel (de).	4 août 1857.	1er oct. 1878.	*id.*
3 Cousin.	29 mai 1859.	*id.*	*id.*
4 Jacob.	11 juill. 1856.	*id.*	*id.*
5 Chesneau	8 janv. 1859.	1er oct. 1879.	1er nov. 1882.
6 Walckenaër.	7 nov. 1858.	*id.*	*id.*
7 Humbert.	7 janv. 1859.	*id.*	*id.*
8 Luuyt (Maurice).	24 oct. 1859.	1er oct. 1880.	1er nov. 1883.
9 Termier.	3 juill. 1859.	*id.*	*id.*
10 Beaugey.	5 mai 1860.	*id.*	*id.*
11 Nentien.	14 juin 1859.	*id.*	*id.*
12 Leclère.	21 janv. 1858.	*id.*	*id.*
13 Janet.	6 déc. 1861.	1er oct. 1881.	1er nov. 1884.
14 Maître	12 juill. 1861.	*id*	*id.*
15 Launay (de)	19 juill. 1860.	*id.*	*id.*
16 Aubert.	10 fév. 1861.	*id.*	*id.*

INGÉNIEURS DES MINES EN RETRAITE.

Noms.	Grades.	Noms.	Grades.
MM.		MM.	
Bayle ✻	ing. en chef.	François de Neufchâteau (O ✻)	insp. général.
Bertera ✻.	ingén. en chef.	Furiet ✻.	insp. gén. hon.
Blavier (O ✻).	insp. génér.	Harlé (O ✻)	insp. général.
Boudousquié (O ✻). . . .	ing. en chef.	Houpeurt ✻.	ing. ordin.
Boureuille (de) (G O ✻) .	insp. général.	Juge	ing. en ch. hon.
Cacarrié (O ✻).	insp. général.	Lefébure de Fourcy (O ✻).	insp. général.
Daubrée (G O ✻) (✿ I) .	insp. général.	Meissonnier (O ✻)	insp. général.
Declerck ✻.	ing. en chef.	Meugy ✻.	insp. gén. hon.
Descottes (O ✻).	insp. général.	Trautmann ✻.	insp. gén. hon.
Dupont (O ✻).	insp. général.	Vène (O ✻)	insp. général.
Du Souich (C ✻)	insp. général.		

VEUVES D'INGÉNIEURS DES MINES PENSIONNÉES.

Noms.	Grades des Maris.	Noms.	Grades des Maris.
Mmes		Mmes	
Allou	ing. en ch. dir.	Gruner.	insp. général.
Aubuisson (d').	ingén. en chef.	Hennezel (de)	insp. général.
Baudin	inspect. génér.	Lebleu.	ing. en chef.
Billy (de).	inspect. génér.	Lechatelier.	insp. général.
Bossey	ing. en chef.	Moisson-Desroches	ing. en chef.
Boucheporn (de)	ing. en chef.	Piérard.	insp. général.
Delesse.	inspect. génér.	Roussel-Galle	ing. en chef.
Diday.	insp. général.	Sagey.	ingén. ordin.
Dubocq.	ing. en chef.	Transon	ing. en chef.
Ebelmen	ing. en chef.	Varin	ing. en chef.
Gabe	ing. en chef.	Vatonne	ingén. ordin.
Garnier	insp. général.	Ville	insp. général.
		Villeneuve (de).	ing. en chef.

6. — TABLEAU PAR ANCIENNETÉ

DANS CHAQUE GRADE ET DANS CHAQUE CLASSE

DES GARDES-MINES

Nota : Les gardes-mines d'une même promotion sont inscrits aux tableaux ci-après d'après leur ancienneté dans la classe précédente. Cette méthode de classement n'implique toutefois pour aucun d'eux un ordre de priorité dans la promotion.

GARDES-MINES PRINCIPAUX.

NOMS.	NAISSANCE.	GARDE-MINES					Garde-mines principal.
		5e classe.	4e classe.	3e classe.	2e classe.	1re classe.	
Mittre.	19 fév. 1823	»	5 juill. 1850	21 juill. 1857	19 juill. 1861	1 juill. 1867	1 juill. 1875
Étienne.	1 fév. 1826	»	17 oct. 1850	27 juin 1855	14 juill. 1860	1 juill. 1869	1 juill. 1876
Pestelard	28 fév. 1822	»	18 déc. 1845	28 fév. 1849	23 juill. 1859	1 juill. 1867	1 juill. 1877
Schmidt.	3 sept. 1828	29 sept. 1853	21 juill. 1857	23 juill. 1859	1 juin 1862	1 juill. 1869	1 janv. 1879
Dunkel (✠ I). .	11 avril 1834	4 mai 1855	14 juill. 1860	1 mai 1863	1 juill. 1867	1 juill. 1875	*id.*
Thomas (Alex.). .	27 mars 1831	31 mars 1857	19 juill. 1861	13 juill. 1864	*id.*	*id.*	*id.*
Bourdon.	9 nov. 1828	29 oct. 1857	14 juill. 1860	10 juill. 1865	1 juill. 1869	1 juill. 1876	1 janv. 1881
Raphanel.	1 janv. 1828	1 juin 1853	21 juill. 1857	19 juill. 1861	10 juill. 1865	1 juill. 1872	1 janv. 1882
Vivien.	2 janv. 1829	29 sept. 1853	1 juill. 1858	1 mai 1863	1 juill. 1867	1 juill. 1876	*id.*
Martine	17 déc. 1830	24 déc. 1856	14 juill. 1860	13 juill. 1864	*id.*	*id.*	*id.*
Bonnaymé. . . .	25 janv. 1825	5 déc. 1854	23 juill. 1859	10 juill. 1865	1 juill. 1869	*id.*	*id.*
Labeyrie (Léon).	17 juin 1836	26 mai 1858	1 juill. 1862	1 juill. 1866	1 sept. 1871	1 juill. 1877	1 juill. 1882
Lavé.	21 avril 1834	22 mars 1859	1 mai 1863	1 juill. 1867	1 juill. 1872	*id.*	*id.*
Bonvin (Gust.). .	5 mars 1831	16 juill. 1858	1 juill. 1862	1 juill. 1868	1 mai 1874	1 mars 1878	*id.*
Clère (Fr.). . .	27 juill. 1823	»	8 juill. 1847	1 juill. 1862	1 juill. 1868	1 juill. 1876	1 janv. 1883
Kaiser.	2 juill. 1825	20 mai 1856	14 juill. 1860	10 juill. 1865	1 juill. 1870	1 juill. 1877	*id.*
Albin	16 juill. 1837	18 sept. 1860	1 mai 1863	1 juill. 1867	1 mai 1874	1 mars 1878	*id.*
Nibourel.	11 juill. 1827	5 déc. 1854	*id.*	1 juill. 1868	*id.*	1 janv. 1879	*id.*
Barbry (✠ A). .	22 fév. 1835	26 mars 1859	*id.*	1 juill. 1869	1 juill. 1875	*id.*	*id.*
Mairey.	17 août 1839	10 oct. 1860	1 juill. 1865	1 sept. 1871	*id.*	*id.*	*id.*
Bouty.	19 mars 1828	5 juin 1858	1 juill. 1862	1 juill. 1866	*id.*	*id.*	1 janv. 1884

GARDES-MINES DE PREMIÈRE CLASSE.

NOMS.	NAISSANCE.	GARDE - MINES				
		5e classe.	4e classe.	3e classe.	2e classe.	1re classe.
Noël	1 janv. 1831	29 déc. 1853	21 juill. 1857	23 juill. 1859	1 juin 1862	1 mars 1878
Magnon	14 août 1826	25 fév. 1853	*id.*	19 juill. 1861	1 juill. 1868	*id.*
Vassal ✲	15 déc. 1824	4 mai 1855	14 juill. 1860	13 juill. 1864	1 juill. 1870	*id.*
Yvart	13 janv. 1837	2 fév. 1860	1 juill. 1864	1 juill 1869	1 juill. 1875	1 janv. 1879
Chalot	14 déc. 1832	20 juill. 1860	*id.*	1 juill. 1870	*id.*	1 janv. 1881
Cadien	15 déc. 1830	28 juin 1858	1 mai 1863	*id*	1 avr. 1876	*id.*
Repelin	3 juin 1831	27 oct. 1857	1 juill. 1862	1 juill. 1866	1 juill. 1876	*id.*
Cazenave	28 oct. 1838	5 nov. 1861	1 juill. 1865	1 juill. 1869	*id.*	*id.*
Massin	29 déc. 1838	3 oct. 1861	*id.*	1 juill. 1870	*id.*	*id.*
Soyez	5 sept. 1839	16 fév. 1866	1 juill. 1869	1 juill. 1872	1 juill. 1877	*id.*
Labeyrie (Adolphe)	9 avril 1835	9 août 1860	1 mai 1863	1 juill. 1868	1 juill. 1876	1 janv. 1882
Foucault	13 nov. 1838	5 nov. 1861	1 juill. 1866	1 sept. 1871	1 juill. 1877	*id.*
Savreux	23 juill. 1836	15 fév. 1865	1 juill. 1868	*id.*	*id.*	*id.*
Garreau	11 juill. 1843	15 nov. 1864	1 juill. 1867	1 mai 1874	*id.*	*id.*
Pesez (✿ A)	5 août 1837	28 nov. 1864	1 juill. 1868	*id.*	*id.*	*id.*
Soudan	10 janv. 1832	1 oct. 1866	1 juill. 1870	*id.*	1 mars 1878	*id.*
Bouvier	16 mai 1841	15 avril 1865	*id.*	1 juill. 1875	*id.*	*id.*
Brossette	12 juill. 1842	6 mai 1867	1 sept. 1871	*id.*	*id.*	*id.*
Lafont	5 déc. 1842	28 nov. 1868	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*
Gilly	17 janv. 1827	24 oct. 1859	1 mai 1863	1 juin 1873	1 janv. 1879	1 janv. 1883
Barrier	2 sept. 1837	3 avril 1867	1 juill 1870	1 juill. 1875	*id.*	*id.*
Fagot	28 déc. 1839	1 déc. 1868	1 sept. 1871	1 juill. 1876	*id.*	*id.*
Préchey	18 juill. 1841	1 nov. 1868	1 juill. 1872	*id.*	*id.*	*id.*
Lefèvre	24 juin 1844	1 avril 1869	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*
Malplat	28 janv. 1843	1 oct. 1867	1 juin 1873	*id.*	*id.*	*id.*
Feyte	4 août 1840	16 fév. 1870	1 mai 1874	1 juill. 1877	1 janv. 1880	*id.*
Jeannin	3 juill 1839	1 mars 1870	*id.*	*id.*	*id.*	*id.*
Thomas (Hippolyte)	15 déc 1847	7 fév. 1874	1 janv. 1876	1 sept. 1877	*id.*	1 juill. 1883
Lussac	6 janv. 1836	1 fév. 1866	1 juill. 1869	1 juill. 1875	1 mars 1878	1 janv. 1884
Tourneur	27 août 1839	19 mars 1867	1 juill. 1870	*id.*	1 janv. 1880	*id.*
Poudruel	16 nov. 1839	30 mars 1867	1 juill. 1873	1 juill. 1876	*id.*	*id.*
Goddard	12 avril 1849	1 janv. 1873	1 janv. 1876	1 juill. 1877	*id.*	*id.*

GARDES-MINES DE DEUXIÈME CLASSE.

NOMS.	NAISSANCE.	GARDE-MINES 5e classe.	4e classe.	3e classe.	2e classe.
Lacombe ✠	21 avril 1825	»	»	»	8 déc. 1847
Royer	25 juill. 1826	»	»	»	25 août 1849
Cuvillier (*Auguste*)	26 mars 1832	18 avril 1853	21 juill. 1857	1 mai 1863	1 juill. 1867
Pichard	18 juill. 1839	28 nov. 1864	1 juill. 1867	1 juin 1873	1 juill. 1876
Guèze	8 sept. 1838	9 sept. 1863	1 juill. 1868	1 mai 1874	1 juill. 1877
Cuvillier (Théophile)	2 mars 1841	1 nov. 1871	1 mai 1874	1 juill. 1877	1 janv. 1880
Scheffler	24 juin 1844	12 avril 1872	1 juill. 1875	*id.*	*id.*
Gruet	12 déc. 1842	6 avril 1872	1 janv. 1876	*id.*	*id.*
Rouzaud (*Calixte*)	17 juill. 1837	20 fév. 1865	1 juill. 1868	1 mai 1874	1 janv. 1881
Mermillod	7 mars 1842	16 fév. 1866	1 juin 1873	1 juill. 1877	*id.*
Espérandieu	20 déc. 1838	1 janv. 1870	1 sept. 1873	1 mars 1878	*id.*
Hurlaut	9 fév. 1832	23 juin 1858	1 janv. 1876	*id.*	*id.*
Corriol	6 juin 1837	1 janv. 1873	*id.*	*id.*	*id.*
Rizens	29 fév. 1848	1 janv. 1874	*id.*	*id.*	*id.*
Bertrand (Émile)	10 mai 1840	14 fév. 1874	*id*	*id.*	*id.*
Bruant	1 mars 1842	1 sept. 1871	1 juill. 1875	*id.*	1 janv. 1882
Hervier	22 juill. 1842	21 mai 1872	1 janv. 1876	*id.*	*id.*
Villaume	8 juill. 1848	1 mars 1873	*id.*	*id.*	*id.*
Maigret	1 nov. 1842	1 juill. 1871	1 juill. 1875	1 janv. 1879	*id.*
Watrin	16 mars 1848	1 mai 1873	1 janv 1876	*id.*	*id.*
Vollot	14 janv. 1843	9 juill. 1873	*id.*	*id.*	*id.*
Clavel	26 oct. 1840	1 fév. 1874	*id.*	*id.*	*id.*
Hocrin	7 mars 1848	1 mars 1874	*id.*	*id.*	*id.*
Radigois	4 fév. 1849	1 juill. 1874	*id.*	*id.*	*id.*
Christol	29 août 1837	1 nov. 1874	*id.*	*id.*	*id.*
Bosdecher	2 oct. 1854	»	1 nov. 1876	*id.*	*id.*
Seris	27 juin 1849	»	1 oct. 1876	1 janv. 1880	*id.*
Chevallot	1 août 1823	13 oct. 1855	23 juill. 1859	1 juill. 1867	1 janv. 1883
Auvergne	9 août 1843	1 avril 1868	1 sept. 1873	1 janv. 1879	*id.*
Pierron	27 juin 1846	15 mai 1874	*id.*	*id.*	*id.*
Maillon	23 juill. 1852	»	1 août 1876	*id.*	*id.*
Decressain	3 janv. 1850	»	1 nov. 1876	1 janv. 1880	*id.*
Boisramé	27 mars 1844	»	1 déc. 1876	*id.*	*id.*
Tingry	17 mars 1848	»	1 janv. 1877	*id.*	*id.*
Pierrat	22 juin 1853	9 nov. 1874	2 févr. 1877	*id.*	*id.*
Poncelet	9 nov. 1849	»	1 mai 1877	*id.*	*id.*
Devaux	19 oct. 1850	»	1 juin 1877	*id.*	*id.*

Gardes-Mines de deuxième classe (suite).

NOMS.	NAISSANCE.	GARDE-MINES.			
		5e classe.	4e classe.	3e classe.	2e classe.
Chazoulière.	18 sept. 1833	»	1 janv. 1876	1 mars 1878	1 janv. 1884
Clère (Georges).	18 mars 1848	9 sept. 1874	*id.*	1 janv. 1879	*id.*
Bouguet.	23 nov. 1847	»	1 août 1876	1 janv. 1880	*id.*
Lesprit.	3 mai 1848	»	1 janv. 1876	1 janv. 1881	*id.*
Besombes.	18 nov. 1852	»	1 nov. 1876	*id.*	*id.*
Drot.	28 sept. 1846	»	1 janv. 1877	*id.*	*id.*
Galtier.	19 sept. 1853	»	*id.*	*id.*	*id.*
Maris.	5 janv. 1851	»	1 juin 1877	*id.*	*id.*
Revel.	12 juill. 1854	»	1 oct. 1878	1 juin 1881	*id.*

GARDES-MINES DE TROISIÈME CLASSE.

NOMS.	NAISSANCE.	GARDE-MINES		
		5e classe.	4e classe.	3e classe.
Estienvrot.	11 oct. 1827	»	9 avril 1850	19 juill. 1861
Canelle.	12 avril 1833	22 oct. 1855	14 juill. 1860	1 juill. 1867
Précorbin (*de*)	17 oct. 1837	16 fév. 1866	1 juill. 1870	1 mai 1874
Gardes.	29 déc. 1834	25 oct. 1861	1 juill. 1866	1 juill. 1877
Gal.	25 janv. 1852	»	1 janv. 1877	1 janv. 1879
Rouzaud (*Gaspard*).	21 août 1826	18 déc. 1861	1 juill. 1866	1 janv. 1881
Terraillon.	2 août 1857	»	16 août 1878	*id.*
Froissardey.	9 janv. 1844	15 mai 1869	1 mai 1874	1 janv. 1882
Huguenin.	26 juin 1845	16 oct. 1869	*id.*	*id.*
Coret (✿ A)	3 mai 1850	»	1 juin 1877	*id.*
Villet.	29 nov. 1847	»	1 août 1877	*id.*
Vaillant.	27 avril 1852	»	1 sept. 1877	*id.*
Mazagot.	6 avril 1844	»	1 nov. 1877	*id.*
Hanoy.	17 avril 1849	»	16 mars 1878	*id.*
Krummeich.	18 mai 1850	»	16 juill. 1878	*id.*
Cambessèdes.	4 juill. 1856	»	1 janv. 1879	*id.*
Bonnes.	31 mars 1850	»	1 août 1879	*id.*
Seignobosc	24 sept. 1855	»	1 oct. 1879	*id.*

Gardes-Mines de troisième classe (suite).

NOMS.	NAISSANCE.	GARDE-MINES.		
		5e classe.	4e classe.	3e classe.
Reboul	17 juin 1851	»	1 janv. 1879	1 janv. 1883
Chaumier	11 mars 1855	»	16 mars 1879	*id.*
Mathieu	27 août 1857	»	1 janv. 1880	*id.*
Varin	24 juill. 1854	»	*id.*	*id.*
Gœb (Jacques)	10 juin 1845	»	1 avril 1880	*id.*
Boutes	29 août 1850	»	*id.*	*id.*
Gilbert	8 mai 1853	»	1 juill. 1880	*id.*
Poteau	29 juill. 1853	»	*id.*	*id.*
Petitjean	13 nov. 1847	»	*id.*	*id.*
Pluyette	3 août 1855	»	1 janv. 1881	*id.*
Pagès (Édouard)	17 juin 1832	28 oct. 1858	1 mai 1863	1 juill. 1883
Morel	7 juill. 1847	»	16 juin 1879	1 janv. 1884
Jacquin	25 déc. 1854	»	1 mars 1880	*id.*
Girod	27 juill. 1857	»	1 oct. 1880	*id.*
Stopin	12 déc. 1848	»	1 fév. 1881	*id.*
Gouéry	20 avril 1848	»	*id.*	*id.*
Gœb (Jean)	9 nov. 1851	»	1 mars 1881	*id.*
Métivet	23 janv. 1848	»	16 avril 1881	*id.*
Péricard	25 avril 1856	»	16 déc. 1881	*id.*

GARDES-MINES DE QUATRIÈME CLASSE.

NOMS.	NAISSANCE.	GARDE-MINES.	
		5e classe.	4e classe.
Lantz	24 juin 1831	16 juin 1853	21 juill. 1857
Gibert	20 fév. 1836	28 oct. 1858	1 mai 1863
Simonin	22 août 1830	6 fév. 1854	1 janv. 1876
Picard (Jean)	22 déc. 1833	28 fév. 1861	*id.*
Letenneur	23 juin 1832	25 oct. 1861	*id.*
Grandière	28 avril 1836	16 mars 1863	*id.*
Martin (Alexandre)	31 déc. 1842	27 déc. 1864	*id.*
Guillier	22 mars 1848	31 mars 1874	*id.*
Platon (Émile)	10 juill. 1846	»	1 mai 1876

Gardes-Mines de quatrième classe (suite).

NOMS.	NAISSANCE.	GARDE-MINES.	
		5ᵉ classe.	4ᵉ classe.
Harbulot	9 mars 1850	»	1 juill. 1877
Mialhe.	27 juill 1854	»	1 oct. 1878
Bertharion	9 mars 1857	»	16 mars 1882
Moreau	4 juin 1858	»	1 avril 1882
Rouzeaud (Pierre)	9 nov. 1858	»	*id.*
Hamon	10 oct. 1849	»	*id.*
Vallet	20 mars 1860	»	*id.*
L'Olivier	23 mai 1854	»	*id.*
Fabrégat	31 juill. 1853	»	*id.*
Germain	3 juin 1856	»	*id.*
Fourmond	10 fév. 1855	»	*id.*
Liévin	5 nov. 1848	»	*id.*
Delnott	2 janv. 1859	»	16 avril 1882
Laruelle	29 oct. 1859	»	1 mai 1882
Benoit	25 avril 1857	»	1 juin 1882
Vion	11 oct. 1856	»	*id.*
Sergère	6 déc. 1856	»	1 juill. 1882
Albrieux	17 janv. 1859	»	16 juill. 1882
Croisille	23 sept. 1858	»	1 sept. 1882
Mercier	8 août 1856	»	15 oct. 1882
Raval.	28 avril 1861	»	1 fév. 1883
Vaillot	30 mars 1857	»	*id.*
Bolo	17 nov. 1855	»	23 fév. 1883
Bazin	6 sept. 1861	»	1 mai 1883
Gosse	26 janv. 1856	»	*id.*
Potaux	12 oct. 1859	»	*id.*
Flandrin	4 juill. 1865	»	*id.*
Issartier	4 déc. 1859	»	*id.*
Perrot	16 déc. 1857	»	*id.*
Fyot	22 avril 1855	»	*id.*
Merchadier	21 avril 1853	»	*id.*
Grand	16 juin 1854	»	1 août 1883
Coste	22 nov. 1849	»	1 nov. 1883
Finot	7 sept. 1858	»	13 nov. 1883
Ode	19 nov. 1857	»	1 déc. 1883
Gomot	10 sept. 1860	»	16 déc. 1883
Chandoreille	7 sept. 1857	»	1 janv. 1884
Pupier	14 janv. 1857	»	16 mai 1884
Chevreul	20 mars 1855	»	*id.*
Guillot	28 avril 1859	»	16 août 1884
Drouot	2 sept. 1861	»	1 janv. 1885
Perrève	23 déc. 1856	»	*id.*
Abadie	4 sept. 1862	»	*id.*
M hl	18 juill. 1859	»	1 mars 1885

LISTE GÉNÉRALE ET ALPHABÉTIQUE

DES

INGÉNIEURS DES MINES.

NOTA. — *Les chiffres inscrits dans la colonne des* Grades et Classes *indiquent la date de la nomination au grade ou celle du dernier avancement.*

Les noms en italique *indiquent les Ingénieurs placés dans une position autre que celle de l'activité.*

Noms des Ingénieurs.	Grades et Classes.	Services.
A		
Aguillon ✱.	ing. en ch. 2e–1883.	Paris, ch. de fer algériens. — Cours à l'Ecole supre des mines.
Amiot.	ing. ord. 1re–1881	(*Congé renouvelable.*) — *Comp. des ch. de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.*
Ambly (d'). *V.* Peschart		
Aubert.	ing. ord. 3e–1884.	Travaux publics en Tunisie.
B		
Babu.	élève. . . 2e–1884.	Ecole.
Badoureau (✪ A.). . .	ing. ord. 2e–1881.	Amiens, div. du nord-ouest. — Ch. de fer du Nord (2e sect.).
Bails.	ing. ord. 2e–1881.	Algérie, sous-arrondissement d'Oran. — Mission trans-saharienne.
Beaugey	ing. ord. 3e–1883.	Pau, div. du sud-ouest. — Ch. de fer du Midi (1re sect.).
Béchevel (de)	ing. ord. 3e–1881.	Clermont-Ferrand, div. du centre. — Ch. de fer d'Orléans (3e sect.); — de P.-L.-M. (2e sect.).
Benoit ✱.	ing. en ch. 2e–1879.	Marseille, div. du sud-est.
Béral ✱.	ing. en ch. 1re–1883.	Sénateur (Lot). — Mission relative au régime des mines et à la législation minière.
Bère ✱	ing. en ch. 1re–1878.	Périgueux, div. du sud-ouest.
Bernard	élève. . . 3e–1884.	Ecole.
Bertrand.	ing. ord. 1re–1882.	Carte géologique détaillée de la France. — Suppléance de cours à l'École supérieure des mines.
Bochet (Henri) ✱. . .	insp. gén. 2e–1881.	Div. du sud-est. — Conseil de l'École supérieure des mines.
Bochet (Adolphe). . . .	élève. . . 1re–1884.	Ecole.
Boell.	élève. . . 1re–1884.	Ecole.

Noms des Ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
Boutan.	ing. ord. 2e–1877.	(*Congé renouvelable.*) — *Commission chargée d'étudier les conditions d'établissement du canal interocéanique de Panama.*
Boutiron.	ing. ord. 1re–1883.	Bordeaux, div. du sud-ouest. — Ch. de fer de l'Etat (1re sect.) — d'Orléans (2e sect.). — du Midi (1re sect.).
Braconnier ✻.	ing. ord. 1re–1879.	Carcassonne, div. du sud-ouest. — Ch. de fer du Midi (2e sect.).
C		
Carcanagues.	ing. ord. 2e – 1881.	(*Congé renouvelable.*) — *Comp. des ch. de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.*
Carnot ✻.	ing. en ch. 2e–1881.	Inspection et Cours à l'École supérieure des Mines et Laboratoires. — Carte géolog. détaillée de la France.
Castel (O ✻).	insp. gén. 2e–1884.	Div. du centre. — Commission de la carte géologique détaillée de la France.
Castelnau (de). *Voir* Curières (de).		
Chancourtois (de) (C ✻) (✿ I).	insp. gén. 1re–1884.	Division du nord-ouest. — Cours à l'École supre des Mines. — Commission de la carte géolog. détaillée de la France.
Chapuy	élève. . . 3e–1884.	École.
Chesneau.	ing. ord. . 3e–1882.	Valenciennes, div. du nord-ouest. — Ch. de fer du Nord (2e sect.). — Ch. de fer de Somain à Anzin.
Chosson ✻.	ing. en ch. 2e–1884.	St-Etienne, div. du Centre. — Ch. de fer de P.-L.-M. (2e sect.). — Conseil de perfectionnement de l'École des mines de Saint-Étienne.
Cizancourt (de) Méniolle ✻	ing. en ch. 1re–1878.	(*Congé renouvelable.*) — *Société des Mines et Fonderies de Santander et Quiros.*
Clérault ✻	ing. ch. en 2e–1885.	(*Congé renouvelable.*) — *Comp. des ch. de fer de l'Ouest.* — Commission centrale des machines à vapeur.
Coince ✻.	ing. en ch. 2e–1882.	(*Congé renouvelable.*) — *Société des mines de l'Anjou et des forges de St-Nazaire.*
Cornu ✻	ing. en ch. 2e–1883.	Cours à l'École polytechnique.
Cousin.	ing. ord. 3e–1881.	Nancy, div. du nord-est. — Ch. de fer de l'Est (2e sect.).
Cumenge ✻.	ing. ord. 1re–1883.	(*Congé renouvelable.*) — *Etudes et travaux minéralogiques.*
Curières (de) de Castelnau ✻	ing. ord. 1re–1883.	Alais, div. du sud-est. — Ch. de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (3e sect.)
D		
Daubrée (G O ✻) (✿ I.)	insp. gén. en retr. .	Commission de la carte géologique détaillée de la France.

Noms des ingénieurs.	Grades et Classes.	Services.
Delafond ✻.	ing. en ch. 2e–1883.	Châlon, div. du nord-est. — Bassins houillers d'Epinac et d'Autun — Carte géologique détaillée de la France.
Delloue	élève. . . 3e–1884.	École.
Dormoy ✻	ing. en ch. 2e–1883.	*(Congé renouvelable.) — Société des mines de Diélette (Manche).*
Dougados..	ing. ord. 2e–1883.	Rive-de-Gier, div. du Centre. — Ch. de fer de P. L. M. (2e et 5e sections).
Douvillé ✻	ing. en ch. 2e–1884.	Cours à l'École supér. des Mines. — Carte géologique détaillée de la France.
Duporcq ✻.	ing. en ch. 2e-1881.	Arras, division du nord-ouest. — Ch. de fer du Nord (2e section).
Durand de Grossouvre.	ing. ord. 1re–1883.	Bourges, div. du centre. Topographie des minières du Cher. — Ch. de fer d'Orléans (1re sect.). — Carte géologique détaillée de la France.
F		
Fèvre.	élève. . . 2e–1884.	Ecole.
Fontaine	élève. . . 1re–1884.	Ecole.
Freycinet (de) (O ✻).	insp. gén. 2e–1883.	Sénateur (Seine). — Ministre des affaires étrangères.
Fuchs (O ✻).	ing. en ch. 1re–1884.	Cours à l'École supérieure des Mines. — Carte géologique détaillée de la France.
Fumey.	élève. . . 1re-1884.	Ecole.
G		
Genouillac (de) (du Verdier) ✻..	ing. en ch. 2e-1882.	Rouen, div. du nord-ouest.
Genreau ✻.	ing. en ch. 2e–1882	Nancy, div. du nord-est. — Carte géolog. détaillée de la France.
Genty.	élève. . . 2e-1884.	Ecole.
Gonthier ✻	ing. en ch. 2e–1882.	Direction de l'Ecole des Mines de Saint-Etienne.
Gouvenain (de) ✻. . .	ing. en ch. 1re–1881.	Clermont-Ferrand, div. du Centre.
Grand	ing. ord. 1re–1883.	Direction générale des travaux publics de la Régence de Tunis.
Grossouvre (de) *Voir* Durand.		
H		
Haton de la Goupillière ✻ (✿ I).	insp. gén. 2e–1885.	Div. du sud-ouest. — Cours à l'École supérieure des mines. — Commission centrale des machines à vapeur.
Henriot	ing. ord. 2e–1883.	Mézières, div. du Nord-Est. — Ch. de fer de l'Est (1re section).
Henry ✻..	ing. ord. 1re–1881.	*(Congé renouvelable.) — Comp. des ch. de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.*

Noms des Ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
Heurteau ✻.	ing. en ch. 2ᵉ–1885.	(*Congé renouvelable.*) — *Compagnie des chemins de fer d'Orléans.* — Comité de l'exploitation technique des chemins de fer.
Humbert.	ing. ord.. 3ᵉ–1882.	Ministère de la guerre (École polytechnique). — Ch. de fer du Nord (1ʳᵉ sect.).
I		
Ichon	ing. ord. 2ᵉ–1874.	Angers, div. du centre. — Ch. de fer de l'État (1ʳᵉ sect.).
J		
Jacob	ing. ord. 3ᵉ–1884.	Algérie (sous-arrondissement de Constantine).
Jacquot (O ✻).	insp.gén. 1ʳᵉ–1882.	Conseil général des Mines. — Cartes géologiques. — Topographies souterraines. — Commission centrale des machines à vapeur.
Janet.	ing. ord. 3ᵉ–1884.	Secrétariat du conseil général des mines.
Jordan ✻.	ing. ord. 1ʳᵉ–1874.	Paris, div. du nord-ouest; carrières de Paris. — École polytechnique. — Collège de France.
Julien ✻.	ing. en ch. 1ʳᵉ–1884.	Appareils à vapeur du département de la Seine.
K		
Keller ✻.	ing. en ch. 1ʳᵉ–1884.	Paris, adm. centr. (Statistique de l'industrie minérale et des appareils à vapeur). — Ch. de fer d'Orléans et prolong. (1ʳᵉ sect.). — Commission des Annales des Mines.
Kuss.	ing. ord. 2ᵉ–1880.	Grenoble, div. du sud-est. — Chemin de fer de P.-L.-M. (3ᵉ sect.).
L		
Labrosse (*Voir* Luuyt.		
Lachat ✻.	ing. en ch. 2ᵉ–1879.	Chambéry, division du sud-est.
Lallemand.	ing. ord. 2ᵉ–1883.	Paris, nivellement général de la France. — Ch. de fer d'Orléans (1ʳᵉ sect.).
Lamé Fleury (O ✻). .	insp. gén. 1ʳᵉ–1884.	Conseiller d'État. — Comité consultatif des chemins de fer. — Commission mixte des travaux publics.
Langlois.	ing. ord. 1ʳᵉ–1880.	Nantes, div. du nord-ouest. — Ch. de fer de l'État (1ʳᵉ section); — d'Orléans (3ᵉ section).
Lanfenois	élève. . . 3ᵉ–1884.	Ecole.
Laugel.	ing. ord. 2ᵉ–1857.	(*Disponibilité.*)

Noms des Ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
Launay (de)	ing. ord. 3e-1884.	Moulins, div. du centre.
Laur ✻	ing. en ch. 1re-1883.	Rodez, div. du sud-ouest.
Laurans	ing. ord. 2e-1883.	Saint-Etienne, div. du centre. — Ch. de fer de P.-L.-M. (2e section).
Lebreton	élève. . . 1re-1884.	Ecole.
Le Chatelier	ing. ord. 1re-1883.	Cours préparatoire à l'École supre des Mines et Laboratoires. — Ecole polytechnique.
Leclère	ing. ord. 3e-1883.	Le Mans, div. du nord-ouest. — Ch. de fer de l'Ouest (2e sect.).
Lecornu	ing. ord. 2e-1881.	Caen, div. du nord-ouest. — Ch. de fer de l'Ouest. — Cours à la faculté des sciences de Caen.
Ledoux ✻	ing. en ch. 2e-1881.	(*Congé renouvelable*) — *Société minière et métallurgique de Peñarroya* (*Espagne*).
Léon	élève. . . 2e-1884	École.
Leseure ✻	ing. en ch. 2e-1877.	(*Congé renouvelable.*) — *Compagnie des fonderies et forges de l'Horme.*
Le Verrier	ing. ord. 1re-1882.	École des mines de St-Etienne. — Carte géologique détaillée de la France.
Lévy (Michel) ✻	ing. en ch. 2e-1883.	Rapporteur près la Commission centrale des machines à vapeur. — Commission et service de la carte géologique détaillée de la France. — Bassins houillers d'Autun et d'Epinac.
Lévy (Léon) ✻	ing. ord. 1re-1883.	Paris, div. du nord-ouest. — Chemins de fer de l'Etat (2e sect.). — Ch. de fer de l'Est (1re sect.).
Linder. (O ✻)	insp. gén. 2e-1884.	Ch. de fer du Midi (contr. de l'exploitation). — Comité de l'exploitation technique des chemins de fer.
Lodin	ing. ord. 1re-1883.	Paris, div. du nord-ouest. — Carrières de Paris et du département de la Seine. — Carte géologique détaillée de la France.
Lorieux ✻	ing. en ch. 1re-1882.	Secrétariat du conseil général des mines. — Comité de l'exploitation technique des chemins de fer. — Commission centrale des machines à vapeur.
Luuyt (Labrosse-) (Paul) (O ✻).	insp. gén. 2e-1883.	Direction de l'École nationale supérieure des Mines. — Ch. de fer du Nord (contr. de l'exploitation). — Commission centrale des machines à vapeur. — Comité de l'exploitation technique des chemins de fer.
Luuyt (Labrosse-) (Maurice).	ing. ord. 3e-1883.	Dijon, div. du nord-est. — Ch. de fer de P.-L.-M. (1re sect.).
M		
Maitre	ing. ord. 3e-1884.	Vesoul, div. du nord-est. — Ch. de fer de l'Est (2e section).

Noms des Ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
Mallard ✻	ing. en ch. 1re–1881.	Cours à l'École supérieure des Mines. — Commission de la Carte géologique détaillée de la France.
Martelet (O ✻). . . .	ing. en ch. 2e–1878.	
Massieu ✻.	ing. en ch. 1re–1882.	Rennes, chemin de fer de l'Ouest (2e sect.).
Matrot ✻.	ing. en ch. 2e–1883.	Chef de l'expl. des ch. de fer de l'Etat.
Meniolle. *Voir* de Cizancourt.		
Meurgey ✻.	ing. en ch. 2e–1881.	Toulouse, div. du sud-ouest.
Moissenet ✻.	ing. en ch. 1re–1883.	Chaumont, div. du nord-est.
Moutard ✻.	ing. en ch. 1re–1882.	Cours préparatoire à l'École supérieure des Mines. — Examinateur à l'École polytechnique.
Mussy ✻.	ing. en ch. 2e–1882.	(*Congé renouvelable.*) — *Société des aciéries de Longwy.*
N		
Nadal	élève. . . 3e–1884.	École.
Nentien	ing. ord. 3e–1883.	Vic-Dessos, div. du sud-ouest.
Nivoit ✻ (✿ A). . . .	ing. en ch. 2e–1882.	Paris, ch. de fer de l'Est (1re sect.). — Cours à l'Ecole des Ponts et Chaussées. — Commission et service de la carte géologique détaillée de la France.
Noblemaire (O ✻). . .	ing. en ch. 2e–1881.	(*Congé renouvelable*). — *Compagnie des chemins de fer de P.-L.-M.* — Commission militaire supérieure des chemins de fer.
O		
Olry ✻ (✿ A).	ing. ord. 1re–1881.	Lille, div. du nord-ouest. — Bassin houiller de Valenciennes. — Ch. de fer du Nord. (2e sect.).
Oppermann	ing. ord. 1re–1883.	Marseille, div. du sud-est. — Ch. de fer de P.-L.-M. (3e section.)
Orsel (O ✻).	ing. en ch. 1re–1880.	Tours, div. du centre. — Ch. de fer d'Orléans et prolong. (3e sect.).
P		
Parran ✻.	ing. en ch. 2e–1881.	(*Congé renouvelable.*) — *Compagnie des mines de fer magnétique en Algérie.*
Pellé.	élève. . . 1re–1884.	Ecole.
Pelletan.	ing. ord. 1re–1883.	Paris, ch. de fer de l'Ouest (1re, 2e et 3e sect.). — Cours à l'École supre des mines.
Perrin ✻.	ing. en ch. 2e–1884.	Le Mans, div. du nord-ouest.
Peschart d'Ambly ✻.	insp. gén. 2e–1882.	Divis. du nord-est. — Conseil de perfectionnement de l'École supérieure des mines.
Peslin ✻ (✿ A).	ing. en ch. 2e–1881.	Douai, div. du nord-ouest. — Direct. de l'Ecole des maîtres ouvriers mineurs de Douai. — Ch. de fer d'Anzin à Somain.

Noms des Ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
Phillips (O ✻).	insp. gén. 2e–1882.	École polytechnique.
Poincaré.	ing. ord. 2e–1882.	Ministère de l'instruction publique, des beaux-arts et des cultes. (Faculté des sciences de Paris.) — École polytechnique.
Potier ✻.	ing. en ch. 2e–1881.	Carte géologique détaillée de la France. — Cours préparatoire à l'École supérieure des Mines. — École polytechnique.
Pouyanne ✻.	ing. en ch. 1re–1884.	Algérie. — Mission trans-saharienne.
Primat.	élève. . . 2e–1884.	École.
R		
Rateau.	élève. . . 2e–1884.	Ecole.
Résal ✻ (✪ I)	ing. en ch. 1re–1884.	Cours à l'École supérieure des Mines. — École polytechnique.
Rigaud ✻.	ing. en ch. 2e–1884.	Alais, div. du sud-est. — Direct. de l'Ecole des Maîtres ouvriers mineurs d'Alais. — Carte géologique détaillée de la France.
Rocard ✻.	ing. en ch. 1re–1884.	(*Congé renouvelable*). — *Compagnie des minerais de fer magnétique en Algérie.*
Roger ✻.	insp. gén. 2e–1885.	Paris, div. du nord-ouest. — Carrières de Paris et du département de la Seine.
Rolland.	ing. ord. 2e–1880.	Carte géologique détaillée de la France.
Romilly (de) *V.* Worms.		
S		
Sauvage.	ing. ord. 2e–1878.	(*Congé renouvelable.*) — *Compagnie du ch. de fer du Nord.*
Séligmann-Lui.	élève. . . 1re–1884.	Ecole.
Sens ✻.	ing. ord. 1re–1865.	*Compagnie des usines métallurgiques de Marquise.*
Soubeiran.	ing. ord. 3e–1881.	Arras, div. du nord-ouest. — Ch. de fer du Nord. — Bassin houiller du Pas-de-Calais.
T		
Tauzin.	ing. ord. 2e–1883.	Ecole des Mines de Saint-Etienne.
Termier.	ing. ord. 3e–1883.	Nice, div. du sud-est.
Toqué.	élève. . . 3e–1884.	École.
Tournaire (O✻)(✪ A)	insp. gén. 1re–1884.	Vice-président du Cons. gén. des mines. — Commiss. centr des machines à vapeur. — Président de la commiss. de la carte géolog. détaillée de la France. — Président de la commiss des Ann. des mines. — Cons. de l'Ecole supér. des mines.
Trautmann ✻.	insp. gén. hon.	Chaumont, Topographie du bassin houiller de Ronchamp.
V		
Vassart (Mis de) d'Hozier (O ✻).	ing. en ch. 1re–1879.	Ministère de la Guerre : commission militaire supérieure des chemins de fer.

Noms des Ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
Verdier du *V.* Genouillac.		
Vicaire ✻.	ing. en ch. 2e–1881.	Paris. — Cours à l'École supérieure des Mines. — Comité de l'exploitation technique des ch. de fer. — Commission centrale des machines à vapeur.
Vieira.	ing. ord. 2e–1875.	*Congé.*
Villain.	élève. . . 2e–1884.	École.
Villot ✻.	ing. en ch. 1re–1884.	Marseille. — Ch. de fer de P.-L.-M. (3e sect.).
Vital.	ing. ord. 1re–1881.	Rodez, div. du sud-ouest. — Ch. de fer d'Orléans (2e et 4e sect.).
Voisin (Armand). . .	ing. ord. 1re–1881.	(*Congé renouvenable.*) — *Compagnie des mines de Dourges.*
Voisin (Honoré). . . .	ing. ord. 2e–1877.	(*Congé renouvelable*). — *Cie des mines de Roche-la-Molière et Firminy.*
W		
Walckenaër.	ing. ord. 3e–1882.	Châlon-sur-Saône, div. du nord-est — Ch. de fer de P.-L.-M. (5e sect.).
Wickersheimer.	ing. ord. 1re–1883.	Paris, appareils à vapeur du département de la Seine. — Ch. de fer de P.-L.-M. (1re sect.).
Worms de Romilly ✻.	ing. en ch. 2e–1882.	Paris, ch. de fer de l'Ouest (1re section).
Z		
Zeiller ✻.	ing. en ch. 2e–1884.	Commission des Annales des Mines. — Collection de paléontologie végétale à l'École supérieure des Mines. — Bassin houiller de Valenciennes.

LISTE GÉNÉRALE ET ALPHABÉTIQUE DES GARDES-MINES.

NOTA. — *Les chiffres inscrits dans la colonne des classes indiquent la date de la nomination au grade ou celle du dernier avancement.*

Les noms en italique *indiquent les Gardes-Mines placés dans une position autre que celle de l'activité.*

Noms des Gardes-Mines	Classes.	Résidences.	Services.
A			
Abadie	4e–1885.	Rodez	Aveyron, serv. ord.
Albin.	pal–1883.	Marseille. . .	Bouches-du-Rhône, service ord. — Chemin de fer de P.-L.-M.
Albrieux	4e–1882.	»	*Congé.*
Auvergne.	2e–1883.	Batna.	*(Congé renouvelable.) — Ce Anglaise des mines de plomb et de mercure de Taghit (Algérie).*
B			
Barbry (✪ A).	pal–1883.	Reims	Marne, serv. ord. — Ch. de fer de l'Est.
Barrier.	1re–1883.	Toulouse. . .	Haute-Garonne, service ordinaire.
Bazin.	4e–1883.	Tours.	Indre-et-Loire, serv. ord. — Ch. de fer d'Orléans.
Benoit (Félix).	4e–1882	Lyon.	Rhône, serv. ord.
Bertharion	4e–1882.	Alais	Gard, serv. ord. — Ch. de fer de P.-L.-M.
Bertrand (Émile). . .	2e–1881.	Paris.	Ch. de fer d'Orléans et prolong.
Besombes.	2e–1884.	Rouen	Seine-Inférieure, service ordin. — Ch. de fer de l'Ouest.
Boisramé.	2e–1883.	Laon.	Aisne, serv. ord. — Ch. de fer du Nord.
Bolo	4e–1883.	Brest.	Finistère, serv. ord. — Ch. de fer de l'Ouest; — d'Orléans.
Bonnaymé.	pal–1882.	Belfort. . . .	Territoire de Belfort, serv. ord. — Ch. de fer de l'Est.
Bonnes.	3e–1882.	Alais	Gard, serv. ordin. — Ch. de fer de P.-L.-M.
Bonvin.	pal–1882.	Paris.	Ch. de fer de P.-L.-M.
Bosdecher.	2e–1882.	Nantes. . . .	Loire-Inférieure, serv. ordin. — Ch. de fer de l'Etat; — d'Orléans.
Bouguet.	2e–1884.	Moulins. . .	Allier, serv. ord. — Ch. de fer de P.-L.-M.
Bourdon.	pal. 1881.	Grenoble. . .	Isère, service ordinaire. — Chemin de fer de P.-L.-M.
Boutes	3e–1883.	Marseille. . .	Bouches-du-Rhône, serv. ordin. — Ch. de fer P.-L.-M.

Noms des Gardes-Mines	Classes.	Résidences.	Services.
Bouty.	pal–1884.	Oran.	Algérie.
Bouvier.	1re–1882.	Rennes. . . .	Ille-et-Vilaine, ch. de f. de l'Ouest.
Brossette.	1re–1882.	Aubin.	Aveyron, serv. ordin. — Ch. de fer d'Orléans.
Bruant.	2e–1882.	Paris.	Carrières de Paris et du département de la Seine.
C			
Cadieu.	1re–1881.	Rennes. . . .	Ille-et-Vilaine, service ordinaire.
Cambessèdes.	3e–1882.	Douai.	Nord, École des Maîtres ouvriers mineurs de Douai.
Canelle.	3e–1867.	»	
Cazenave.	1re–1881.	Bordeaux. . .	Gironde, serv. ord. — Ch. de fer d'Orléans; — du Midi.
Chalot	1re–1881.	Vesoul	Haute-Saône, serv. ordin. — Ch. de fer de l'Est.
Chaudoreille	4e–1883.	Oran	Algérie.
Chaumier.	3e–1883.	Paris.	Ch. de fer du Nord.
Chazoulière.	2e–1884.	Moulins. . . .	Allier, serv. ord. — Ch. de fer d'Orléans.
Chevallot.	2e–1883.	Bordeaux. . .	Gironde, serv. ordin.
Chevreul	4e–1884.	Rennes. . . .	Ille-et-Vilaine, serv. ord.
Christol.	2e–1882.	Alger.	Algérie.
Clavel.	2e–1882.	Tours.	Indre-et-Loire, serv. ordinaire. — Ch. de fer d'Orléans.
Clère (François) . . .	pal–1883.	Paris.	Ch. de fer de P.-L.-M.
Clère (Georges). . . .	2e–1884.	Draguignan. .	Var, service ordinaire.
Coret (✿ A)	3e–1882.	Arras.	Pas-de-Calais, serv. ordin. — Ch. de fer du Nord. — Bassin houiller de Valenciennes.
Corriol	2e–1881.	Le Mans. . .	Sarthe, service ordinaire. — Chemin de fer de l'Ouest.
Coste.	4e–1883.	Meaux	Seine-et-Marne, service ordinaire.
Croisilles.	4e-1882.	»	Ministère de la marine et des colonies (Nouvelle-Calédonie).
Cuvillier (Auguste).	2e–1867.	»	(*Disponibilité.*)
Cuvillier (Théoph.)..	2e–1880.	Versailles. . .	Seine-et-Oise, service ordinaire. — Chemin de fer de l'État.
D			
Decressain	2e–1883.	Paris.	Chemin de fer de l'Ouest.
Delnott.	4e–1882.	Mont-de-Marsan. . . .	Landes, serv. ord.
Devaux.	2e–1883.	Lille	Nord, serv. ord. — Ch. de fer du Nord.
Drot.	2e–1884.	Tlemcen . . .	Algérie.
Drouot.	4e–1885.	Foix	Ariège, serv. ord.
Dunkel (✿ I).	pal–1879.	Paris.	Carrières de Paris et du département de la Seine.

Noms des Gardes-Mines.	Classes.	Résidences.	Services.
E			
Espérandieu	2e–1881.	Tunis.	Tunisie.
Estienvrot	3e–1861.	»	(*Congé.*)
Étienne.	ppal–1876.	Nancy.	Meurthe-et-Moselle, serv. ordin. — Ch. de fer de l'Est.
F			
Fabregat	4e–1882.	Marseille. . .	Bouches-du-Rhône, serv. ord. — Ch. de fer de P.-L.-M.
Fagot.	1re–1883.	Paris.	Carrières de Paris et du département de la Seine.
Feyte.	1re–1883.	Montpellier. .	Hérault, service ordinaire. — Chemin de fer du Midi.
Finot.	4e–1883.	Prades	Pyrénées-Orientales, serv. ord. — Ch. de fer du Midi.
Flandrin	4e–1883.	Paris.	Adm. centr. — Statist. de l'industrie minér. et des app. à vapeur.
Foucault	1re–1882.	Mézières. . .	Ardennes, service ordinaire. — Chemin de fer de l'Est.
Fourmond.	4e–1882.	Le Mans. . .	Sarthe, serv. ord. — Ch. de fer de l'Ouest.
Froissardey.	3e–1882.	Paris.	Carrières de Paris et du département de la Seine.
Fyot	4e–1883.	Châlon. . . .	Saône-et-Loire, serv. ord. — Ch. de fer de P.-L.-M.
G			
Gal.	3e–1879.	»	(*Congé renouvelable.*)— *Ce houillère et métallurgique de Belmez* (*Espagne*).
Galtier	2e–1884.	Albi	Tarn, serv. ordin. — Ch. de fer du Midi.
Gardes.	3e–1877.	»	(*Congé renouvelable.*) — *Mine de Saint-Vincent* (*Pyrénées-Orientales*).
Garreau.	1re–1882.	Alais.	École des maîtres-ouvriers mineurs d'Alais.
Germain.	4e–1882.	Bourg.	Ain, serv. ord.
Gibert	4e–1863.	»	
Gilbert.	3e–1883.	Paris.	Seine. — Ch. de fer de l'Est.
Gilly	1re–1883.	Bourgoin. . .	Isère, serv. ordin.
Girod.	3e–1884.	Evreux. . . .	Eure, serv. ordin.
Goddard	1re–1884.	Chambéry . .	Savoie, serv. ordin. — Ch. de fer de P.-L.-M.
Goeb (Jacques). . . .	3e–1883.	Amiens. . . .	Somme, serv. ord. – Ch. de fer du Nord.
Goeb (Jean).	3e–1884.	Paris.	Ch. de fer de l'Est.

Noms des Gardes-Mines.	Classes.	Résidences.	Services.
Gomot	4e-1883.	Nice	Alpes-maritimes, service ordin.
Gosse.	4e-1883.	Beauvais. . .	Oise, serv. ord. — Ch. de fer du Nord.
Gouéry.	3e-1884.	Paris.	Ch. de fer de l'Ouest.
Grand (Augustin). . .	4e-1883.	Constantine .	Algérie.
Grandière	4e-1876.	»	
Gruet.	2e-1880.	St-Étienne. .	Ch. de fer de P.-L.-M.
Guéze.	2e-1877.	»	(*Disponibilité*.)
Guillier.	4e-1876.	Alger.	Voirie départementale.
H			
Hamon.	4e-1882.	Orléans. . . .	Loiret, serv. ord. — Ch. de fer de l'Etat; — d'Orléans.
Hanoy	3e-1882.	Paris.	Appareils à vapeur du département de la Seine.
Harbulot.	4e-1877.	St-Etienne . .	Loire, serv. ord.
Hervier.	2e-1882.	Paris.	Appareils à vapeur du département de la Seine.
Hoctin	2e-1882.	Dijon.	Côte-d'Or, service ordinaire. — Chemin de fer de P.-L.-M.
Huguenin.	3e-1882.	Nantes	Ch. de fer de l'État.
Hurlault	2e-1881.	Limoges.. . .	Haute-Vienne, serv. ord. — Ch. de fer d'Orléans.
I			
Issartier	4e-1883.	Grenoble. . .	Isère, service ordinaire.
J			
Jacquin.	3e-1884.	Pau.	Basses-Pyrénées, serv. ordin. — Ch. de fer du Midi.
Jeannin.	1re-1883.	Angoulême. .	Charente, service ord. — Ch. de fer de l'État; — d'Orléans.
K			
Kaiser	pal-1883.	Paris.	Chemin de fer de P.-L.-M.
Krummeich.	3e-1882.	Auxerre . . .	Yonne, service ordinaire.
L			
Labeyrie (Adolphe). .	1re-1882.	Épernay. . . .	Chemin de fer de l'Est.
Labeyrie (Léon) . . .	pal-1882.	Paris.	Ch. de fer de l'Est.
Lacombe ✻	2e-1847.	»	
Lafont	1re-1882.	Valenciennes.	Nord, service ordinaire. — Bassin houiller de Valenciennes. — Chemin de fer du Nord.

Noms des Gardes-Mines.	Classes.	Résidences.	Services.
Lantz.	4e-1857.	»	
Laruelle.	4e-1882.	Guéret. . . .	Creuse, serv. ord. — Ch. de fer d'Orléans.
Lavé.	pal-1882.	Rive-de-Gier.	Loire, serv. ordin. — Ch. de fer de P.-L.-M.
Lefèvre.	1re-1883.	Lille.	Nord, serv. ord. — Ch. de fer du Nord.
Lesprit.	2e-1884.	Besançon. . .	Doubs, serv. ord. — Ch. de fer de P.-L.-M.
Letenneur	4e-1876.	»	
Liévin	4e-1882.	Paris.	Ch. de fer de P.-L.-M.
L'Olivier.	4e-1882.	Bastia.	Corse, serv. ord.
Lussac	1re-1884.	Alger.	Algérie.
M			
Magnon.	1re-1878.	Alais.	Gard, École des maîtres-ouvriers mineurs d'Alais.
Mähl	4e-1885.	Paris.	Chemin de fer d'Orléans.
Maigret.	2e-1882.	Nancy	Meurthe-et-Moselle, serv. ord. — Ch. de fer de l'Est.
Maillon.	2e-1883.	Saint-Etienne	Loire, serv. ord.
Mairey.	pal-1883.	St-Étienne . .	Loire, serv. ord. — Ch. de fer de P.-L.-M.
Malplat.	1re-1883.	Rive-de-Gier.	Loire, serv. ord.
Maris.	2e-1884.	Douai	École des maîtres-ouvriers mineurs de Douai.
Martin (*Alexandre*).	4e-1876.	»	
Martine.	pal-1882.	Périgueux . .	Dordogne, serv. ord. — Ch. de fer d'Orléans.
Massin	1re-1881.	Paris.	Chemin de fer du Nord.
Mathieu.	3e-1883.	Paris.	Carrières de Paris et du département de la Seine.
Mazagot.	3e-1882.	Bourges . . .	Cher, serv. ord.
Merchadier.	4e-1883.	Lyon.	Rhône, serv. ord. — Ch. de fer de P.-L.-M.
Mercier.	4e-1882.	Constantine. .	Algérie.
Mermillod	2e-1881.	Bar-le-Duc. .	Meuse, serv. ord. — Ch. de fer de l'Est.
Métivet.	3e-1884.	Avignon . . .	Vaucluse, serv. ord. — Ch. de fer de P.-L.-M.
Mialhe.	4e-1878.	»	(*Congé*.)
Mittre	pal-1875.	Alais.	Gard, serv. ord. — Ch. de fer de P.-L.-M.
Moreau.	4e-1882.	Arras.	Pas-de-Calais, serv. ord. — Ch. de fer du Nord.
Morel.	3e-1884.	Paris.	Appareils à vapeur du département de la Seine.

Noms des Gardes-Mines.	Classes.	Résidences.	Services.
N			
Nibourel	p[al]-1883.	Rouen. ...	Seine-Inférieure, serv. ord. — Ch. de fer de l'Ouest.
Noel	1[re]-1878.	Toulouse. ..	Chemin de fer du Midi.
O			
Ode..........	4[e]-1883.	Paris.	Appareils à vapeur du département de la Seine.
P			
Pagès.........	3[e]-1883.	Carcassonne.	Aude, serv. ord. — Ch. de fer du Midi.
Péricard	3[e]-1884.	Briançon. ..	Hautes-Alpes, serv. ord. — Ch. de fer de P.-L.-M.
Perrève........	4[e]-1885.	Arras.	Pas-de-Calais, serv. ord. — Ch. de fer du Nord.
Perrot	4[e]-1883.	Lons-le-Saulnier.	Jura, serv. ord.
Pesez (✿ A.).....	1[re]-1882.	Alger.	Algérie.
Pestelard.......	p[al]-1877.	Troyes. ...	Aube, serv. ord. — Ch. de fer de l'Est.
Petitjean.	3[e]-1883.	Paris.	Seine, serv. ord. — Ch. de fer de l'Etat.
Picard	4[e]-1876.	»	
Pichard	2[e]-1876.	»	*(Congé renouvelable). — Station agronomique de Vaucluse.*
Pierrat.	2[e]-1883.	Epinal	Vosges, serv. ord. — Ch. de fer de l'Est.
Pierron.	2[e]-1883.	Marseille. ..	Bouches-du-Rhône, serv. ord. — Ch. de fer de P.-L.-M.
Platon (Emile)	4[e]-1876.	Angers. ...	Maine-et-Loire, serv. ord. — Ch. de fer de l'Etat.
Pluyette	3[e]-1883.	Paris.	Seine, serv. ord.
Poncelet........	2[e]-1883.	Oran.	Algérie.
Pondruel.	1[re]-1884.	Paris.	Carrières de Paris et du département de la Seine.
Potaux.	4[e]-1883.	Lille	Nord, serv. ord. — Ch. de fer du Nord.
Poteau	3[e]-1883.	Douai	Nord. — Serv. ord. — Ch. de fer du Nord. — École des maîtres-ouvriers mineurs de Douai.
Préchey........	1[re]-1883.	Bourbonne-les-Bains. .	Haute-Marne, serv. ord.
Précorbin (de)	3[e]-1874.	»	*(Disponibilité.)*
Pupier........	4[e]-1884.	Châlon	Saône-et-Loire, serv. ord.

Noms des Gardes-Mines.	Classes.	Résidences.	Services.
R			
Radigois	2e–1882.	La Roche-sur-Yon	Vendée, serv. ord. — Ch. de fer de l'État.
Raphanel.	pal–1882.	St-Étienne . .	Loire, serv. ord.
Ravat.	4e–1883.	»	(*Congé*.)
Reboul.	3e–1883.	Annecy. . . .	Haute-Savoie, serv. ord.
Repelin.	1re–1881.	Lyon.	Rhône, serv. ord. — Ch. de fer de P.-L.-M.
Revel.	2e–1884.	»	Ministère de la marine et des Colonies (Nouvelle-Calédonie).
Rixens	2e–1881.	Béziers. . . .	Chemin de fer du Midi.
Rouzaud (*Calixte*). .	2e–1881.	»	(*Congé renouvelable.*) — *Société des hauts fourneaux, forges et aciéries de la Marine, à St-Chamond.*
Rouzaud (*Gaspard*).	3e–1881.	»	(*Congé renouvelable*). — *Mines de la soc. métallurg. de l'Ariège.*
Rouzeaud.	4e–1882.	Clermont-Ferrand. . . .	Puy-de-Dôme, serv. ord. — Ch. de fer d'Orléans.
Royer.	2e–1849.	»	
S			
Savreux.	1re–1882.	»	(*Congé renouvelable.*) — *Tissage mécanique de Moutières-lès-Amiens.*
Scheffler	2e–1880.	Caen.	Calvados, serv. ord. — Ch. de fer de l'Ouest.
Schmidt	pal–1879.	Nancy.	Chemin de fer de l'Est.
Seignobosc.	3e–1882.	Clermont. . .	Puy-de-Dôme, serv. ord. — Ch. de fer d'Orléans; — de P.-L.-M.
Sergère.	4e–1882.	Constantine. .	Laboratoire de chimie de Constantine.
Séris	2e–1882.	Sem.	Ariège, serv. ord. (mines de Rancié).
Simonin	4e–1876.	»	
Soudan.	1re–1882.	Châlon. . . .	Saône-et-Loire, serv. ord.
Soyez.	1re–1881.	Paris.	Chemin de fer du Nord. — Secrétariat de la Commission centrale des machines à vapeur.
Stopin	3e–1884.	»	Ministère de la Marine et des Colonies (Nouvelle-Calédonie).
T			
Terraillon.	3e–1881.	»	(*Congé renouvelable.*) — *Société minière des territoires d'El Miliah et de Collo* (*Algérie*).

Noms des Gardes-Mines.	Classes.	Residences.	Services.
Thomas (Alexandre).	pal-1879.	Privas.. . . .	Ardèche, serv. ord. — Ch. de fer de P.-L.-M.
Thomas (Hippolyte).	1re-1883.	Paris.	Carte géologique détaillée de la France.
Thouvenin.	pal-1878.	Paris.	Seine-et-Oise, serv. ord.
Tingry.	2e-1883.	Alger.	Algérie. — Mission trans-saharienne.
Tourneur.	1re-1884.	Paris.	Appareils à vapeur du dép. de la Seine.
V			
Vaillant.	3e-1882.	Valenciennes.	Nord, serv. ord. — Ch. de fer du Nord.
Vaillot.	4e-1883.	Privas.. . . .	Ardèche, serv. ord. — Ch. de fer de P.-L.-M.
Vallet.	4e-1882.	Paris.	Carrières de Paris et du département de la Seine.
Varin.	3e-1883.	Le Havre. . .	Seine-Inférieure, serv. ordinaire — Ch. de fer de l'Ouest.
Vassal ✻.	1re-1878.	Poitiers.. . .	Vienne, serv. ord. — Ch. de fer d'Orléans.
Villaume	2e-1882.	Chaumont. . .	Haute-Marne, serv. ord. — Ch. de fer de l'Est.
Villet.	3e-1882.	St-Jean-de-Maurienne.	Savoie, serv. ord.
Vion	4e-1882.	Constantine. .	Algérie.
Vivien.	pal-1882.	Nantes. . . .	Loire-Inférieure, serv. ord. — Ch. de fer de l'État; — d'Orléans.
Vollot.	2e-1882.	Bourges.. . .	Cher, serv. ord. — Ch. de fer d'Orléans.
W			
Watrin.	2e-1882.	Mézières. . .	Ardennes, serv. ord. — Ch. de fer de l'Est.
Y			
Yvart.	1re-1879.	Flers.	Orne, serv. ord.

LOIS, DÉCRETS ET ARRÊTÉS

CONCERNANT

LES MINES, CARRIÈRES, SOURCES D'EAUX MINÉRALES, CHEMINS DE FER EN EXPLOITATION, ETC.

Arrêté ministériel, du 28 *juillet* 1884 (*), *instituant à* Montpellier, *pour le département de l'*HÉRAULT, *une commission de surveillance des bateaux à vapeur, en exécution de l'article* 53 *du décret du* 9 *avril* 1883 (**).

Décret du Président de la République, du 1er *mai* 1885, *autorisant la* SOCIÉTÉ LYONNAISE DES SCHISTES BITUMINEUX *à réunir les deux concessions de mines de houille du* GRAND-MOLOY *et de* CHAMBOIS (Saône-et-Loire).

Décret du Président de la République, du 1er *mai* 1885, *autorisant la* SOCIÉTÉ LYONNAISE DES SCHISTES BITUMINEUX *à réunir les sept concessions de mines de schistes bitumineux de* SURMOULIN, *de* SAINT-LÉGER-DU-BOIS, *de* MILLERY, *d'*HAUTERIVE, *des* THÉLOTS, *d'*YGORNAY *et de le* PETITE-CHAUME, *aux cinq mines de même nature déjà réunies par décret du* 26 *octobre* 1876 (***), *savoir : concessions de* CHAMBOIS, *de* SAINT-FORGEOT, *de* LALLY, *de* CHAMPSIGNY *et de* RAVELON; — *toutes ces mines situées dans le département de* Saône-et-Loire.

(*) Omis à sa date.

(**) Volume de 1883, p. 210.

(***) Volume de 1876, p. 214.

Décret du Président de la République, du 1er mai 1885, modifiant l'article 1er du décret du 1er août 1864, qui a institué la concession des mines de schistes bitumineux de RAVELON (Saône-et-Loire).

(EXTRAIT.)

Art. 1er. L'article 1er du décret institutif de la concession des mines de schistes bitumineux de Ravelon, en date du 1er août 1864 (*), est remplacé par l'article suivant :

Article premier. Il est fait concession au sieur Théodore Audéoud des mines de schistes bitumineux comprises dans les limites ci-après définies, communes de Curgy et de Dracy-Saint-Loup, arrondissement d'Autun, département de Saône-et-Loire.

Décret du Président de la République, du 26 mai 1885, portant : 1° concession au sieur DECUERS *de mines de plomb, argent, zinc et métaux connexes situées dans les communes de la* GARDE-FREINET, *du* PLAN-DE-LA-TOUR *et de* VIDAUBAN (Var); *2° rejet de la demande de la dame* HERMIEU, Vve PISSOT, *en concession de mines de plomb argentifère, zinc, cuivre et autres métaux connexes dans les communes du* PLAN-DE-LA-TOUR, *de* SAINTE-MAXIME, *de* VIDAUBAN *et de la* GARDE-FREINET (Var).

(EXTRAIT.)

Art. 1er. Il est fait concession au sr Decuers (Séverin) des mines de plomb, argent, zinc et métaux connexes comprises dans les limites ci-après définies, communes de la Garde-Freinet, du Plan-de-la-Tour et de Vidauban, arrondissement de Draguignan, département du Var.

Art. 2. Cette concession, qui prendra le nom de *concession de Vaucron*, est limitée, conformément au plan annexé au présent décret, ainsi qu'il suit :

Au *nord*, par le fond du vallon de Langastoua, depuis le point A, sommet du col de la Baisse-du-Tor, jusqu'au point C, confluent des ruisseaux de Langastoua et des Trois-Fonts ;

A l'*ouest*, par une ligne droite menée du point C, ci-dessus défini, au point D, sommet de la Moure ;

(*) Volume de 1864, p. 196.

Au *sud*, par deux lignes droites, savoir : 1° du point D, ci-dessus défini, au point E, sommet du col, dit la Croix-d'Avignon, où la limite des communes de la Garde-Freinet et du Plan-de-la-Tour rencontre le chemin vicinal n° 4 du Luc à Sainte-Maxime; 2° du point E, ci-dessus défini, au point F, angle nord-ouest de la maison de Ribbe (Joseph-Antoine) au hameau de Guillaubert, portant le n° 2446, section A, du plan cadastral de la commune du Plan-de-la-Tour;

A l'*est*, par une ligne droite allant du point F, ci-dessus défini, au point A de départ;

Lesdites limites renfermant une étendue superficielle de 1.176 hectares.

Art. 4. Les droits attribués aux propriétaires de la surface par les articles 6 et 42 de la loi du 21 avril 1810, modifiée par la loi du 27 juillet 1880, sur le produit des mines concédées, sont réglés à une redevance annuelle de 10 centimes par hectare de terrain compris dans la concession.

Art. 8. Est rejetée la demande de la d^e^ Audille Hermieu, Vve Pissot, tendant à obtenir une concession de mines de plomb argentifère, zinc, cuivre et autres métaux connexes sur le territoire des communes du Plan-de-la-Tour, de Sainte-Maxime, de Vidauban et de la Garde-Freinet. arrondissement de Draguignan, département du Var.

Décret du Président de la République, du 26 *mai* 1885, *portant modification, extension et fusion des mines de fer et de manganèse d'*ALBAN *et du* FRAYSSE (Tarn).

(EXTRAIT.)

Art. 1er. Il est fait concession à la Société anonyme des hauts fourneaux, forges et aciéries du Saut-du-Tarn, propriétaire de la concession des mines de manganèse d'Alban (Tarn) instituée par décret du 25 juillet 1864 (*), et de la concession des mines de fer manganésifère du Fraysse (même département), instituée par décret du 6 mai 1868 (**) :

1° Des mines de fer de toute nature existant dans le périmètre de ladite concession de manganèse d'Alban;

(*) Volume de 1864, p. 195.

(**) Volume de 1868, p. 240.

2° Des mines de manganèse et de fer non manganésifère existant dans ladite concession de fer manganésifère du Fraysse.

Art. 2. Il est, en outre, fait concession à la Société sus-nommée des mines de fer de toute nature et de manganèse situées dans les communes d'Alban et d'Ambialet, arrondissement d'Albi, département du Tarn, et comprises dans les limites ci-après indiquées :

Premièrement :

A l'*ouest*, par deux lignes droites : la première, menée du point N, angle nord-ouest de la maison du s^r Rival (Antoine), sise au hameau de Boscaüt, section F, n° 1155, du plan cadastral de la commune d'Ambialet, au point O, angle nord-est de la maison du s^r Puech (Jacques), sise à la Fourcaudie, section F, n° 737, du plan cadastral de la même commune; la seconde, menée du point O, ci-dessus défini, au point D_1, angle nord-ouest de la maison du s^r Cadors, sise au hameau le Noyer, n° 1151 du plan cadastral de la commune d'Alban, dans sa partie comprise entre le point O et le point P, où elle est coupée par une ligne droite menée du point A_1, angle nord-ouest de la maison le plus au nord du village de la Roquette, au point B, angle sud-ouest de la maison le plus à l'est du village de Falguerette (les lignes NO et OP forment une partie de la limite est de la concession du Fraysse).

Au *sud*, par la ligne droite A_1B, ci-dessus définie, entre le point P et le point B (la ligne PB forme une partie de la limite nord de la concession d'Alban);

Au *nord-est*, par une ligne droite menée du point B, ci-dessus défini, au point N, de départ;

Lesdites limites renfermant une étendue superficielle de 92 hectares.

Deuxièmement :

Au *nord*, par une ligne droite menée du point N, précédemment défini, au point A, angle nord-ouest de la maison du s^r Fournier (Baptiste), sise au hameau de Puech-Cabat, section D, n° 736, du plan cadastral de la commune d'Ambialet;

A l'*ouest*, par une ligne droite menée du point A, ci-dessus défini, au point F, situé à la rencontre du côté nord de la route nationale n° 99 de Montauban à Aix, avec le côté est du chemin de Paulin à la Grèze-du-Puech ;

Au *sud*, par une ligne droite, menée du point F, ci-dessus défini, au point D, angle sud-est de la maison de la Sanade;

A l'*est*, par les cinq lignes droites DQ, QE, EL, LM et MN; le

point D ayant été ci-dessus défini; le point Q se trouvant à l'intersection de la droite qui joint ledit point D au point A_1, précédemment défini, et de la droite qui joint le point D_1, précédemment défini, au point E, pointe du clocher de l'église du Fraysse; le point L étant l'angle nord-est de la maison du s[r] Fages (Jean-Pierre), sise au hameau de Cambon-du-Temple section C, n° 219, du plan cadastral de la commune d'Ambialet, le point M étant l'angle nord-ouest de la maison du s[r] Villeneuve (Antoine), sise au hameau des Ausserats, section F, n° 111, de la commune d'Ambialet; le point N, point de départ, ayant été précédemment défini (les lignes QE, EL, LM et MN, forment un partie de la limite sud, ainsi que les limites ouest et nord de la concession du Fraysse).

Lesdites limites renfermant une étendue superficielle de 5 kilomètres carrés, 93 hectares.

Art. 3. Cette dernière concession est réunie aux deux précédentes, pour ne former à elles trois qu'une seule et même concession qui prendra le nom de *Concession des mines de fer et de manganèse d'Alban et du Fraysse*, et qui demeure délimitée comme suit, conformément au plan annexé au présent décret:

Au *nord*, par une ligne droite menée du point A, angle nord-ouest de la maison du s[r] Fournier (Baptiste), sise au hameau de Puech-Cabat, section D, n° 736, de la commune d'Ambialet, au point N, angle nord-ouest de la maison du s[r] Riva (Antoine), sise au hameau de Boscaüt, section F, n° 1155, du plan cadastral de la même commune (ledit point N est un sommet de la concession du Fraysse);

A l'*est*, par deux lignes droites menées : la première, du point N, ci-dessus défini, au point B, angle sud-ouest de la maison le plus à l'est du village de Falguerette; la seconde, dudit point B au point C, angle nord-ouest de la maison du village d'Alban, portant le n° 241 de la section A du plan cadastral de cette commune (la droite BC forme la limite est de la concession d'Alban);

Au *sud*, par deux lignes droites menées : la première, du point C, ci-dessus défini, au point D, angle sud-est de la maison de la Sanade; la seconde, dudit point D au point F, situé à la rencontre du côté nord de la route nationale n° 99 de Montauban à Aix, avec le côté est du chemin de Paulin à Grèze-du-Puech, embranchement n° 35 d'Albi à Plaisance, au hameau de la Croix-Blanche (la ligne CD forme la limite sud de la concession d'Alban);

A l'*ouest*, par une ligne droite menée du point F, ci-dessus défini, au point de départ A.

Lesdites limites formant une étendue superficielle de 16 kilomètres carrés, 92 hectares.

Art. 6. Les droits attribués aux propriétaires de la surface par les articles 6 et 42 de la loi du 21 avril 1810, modifiée par la loi du 27 juillet 1880, sur le produit des mines concédées, sont réglés à une redevance annuelle de 10 centimes par hectare de terrain compris dans la concession.

Décret du Président de la République, du 19 juin 1885, autorisant la Société DAGUIN ET Cie, COMPTOIR DE L'INDUSTRIE DU SEL, DES PRODUITS CHIMIQUES DE L'EST ET DES MINES DE SEL DE SAINT-NICOLAS *à réunir les deux concessions de mines de sel gemme et de sources salées de* SAINT-NICOLAS *et de la* MADELEINE (Meurthe-et-Moselle).

Décret du Président de la République, du 26 juin 1885, portant concession à la SOCIÉTÉ CIVILE ANONYME DES MALINES *de mines de zinc, plomb, argent et autres métaux connexes situées dans les communes de* MONTDARDIER *et de* SAINT-LAURENT-LE-MINIER, *arrondissement du* Vigan, *département du* Gard.

(EXTRAIT.)

Art. 2. Cette concession, qui prendra le nom de *Concession des Malines*, est limitée conformément au plan annexé au présent décret ainsi qu'il suit :

Au *nord*, par une ligne droite faisant partie de la limite sud de la concession de Saint-Laurent-le-Minier et joignant le clocher de l'horloge de Montdardier, point L, à l'intersection de la dite limite avec le bord oriental du vieux chemin de Saint-Laurent-le-Minier à Montdardier, point B;

A l'*est*, par une ligne droite allant du point B, ci-dessus défini, au sommet le plus élevé du pic d'Anjeau, point C;

Au *sud*, par trois lignes droites : la première, joignant ledit point C, au sommet le plus élevé du Roc-Castel, point D ; la seconde, allant dudit point D à l'angle le plus au nord de la maison appartenant an sieur Émile Nègre, à Caucanas, n° 394 de la section B du plan cadastral de la commune de Montdardier, point E; la troisième, allant dudit point E à l'intersection du chemin

de Montdardier à Caucanas avec l'axe du vallat de Milliet, point F.

A l'*ouest*, par une ligne droite joignant le point F, ci-dessus défini, au point L, point de départ.

Lesdites limites renfermant une étendue superficielle de 3 kilomètres carrés, 94 hectares.

Art. 4. Les droits attribués aux propriétaires de la surface par les articles 6 et 42 de la loi du 21 avril 1810, modifiée par la loi du 27 juillet 1880, sur le produit des mines concédées, sont réglés à une redevance annuelle de 10 centimes par hectare de terrain compris dans la concession.

Arrêté ministériel, du 27 *juin* 1885, *instituant à* Gray, *pour le département de la* HAUTE-SAÔNE, *une commission de surveillance des bateaux à vapeur, par application de l'article* 53 *du décret du* 9 *avril* 1883 (*) ; — *et rapportant l'arrêté du* 10 *décembre* 1883 (**), *qui avait institué pour ledit département de la Haute-Saône une commission de surveillance siégeant à Châlon-sur-Saône* (Saône-et-Loire).

Décret du Président de la République, du 30 *juin* 1885, *autorisant le s*[r] BOUTON, *carrier, à établir un dépôt de dynamite de* 2[e] *catégorie sur le territoire de la commune de* MORSANG-SUR-ORGE (Seine-et-Oise).

Décret du Président de la République, *du* 30 *juin* 1885, *autorisant le s*[r] CUISY, *représentant du s*[r] CASTILLE, *entrepreneur de travaux publics, à établir un dépôt de dynamite de* 2[e] *catégorie sur le territoire de la commune de* SOISY-SOUS-ÉTIOLLES (Seine-et-Oise).

(*) Volume de 1883, p. 210.
(**) *Idem*, p. 426.

CIRCULAIRES ET INSTRUCTIONS

ADRESSÉES

AUX PRÉFETS, AUX INGÉNIEURS DES MINES, ETC.

CHEMINS DE FER. — MESURES DE SÉCURITÉ.

A MM. les administrateurs de la compagnie d chemin de fer d .

Paris, le 4 mai 1885.

Messieurs, l'examen des dernières situations mensuelles relatives à l'application des mesures de sécurité prescrites par les circulaires ministérielles des 13 septembre 1880 (*), 2 novembre 1881 (**) et 12 janvier 1882 (***) m'a permis de constater que les travaux d'installation des appareils, sur les divers réseaux, n'étaient pas poussés avec toute l'activité désirable, notamment en ce qui concerne les cloches électriques, les enclenchements, l'intercommunication et la protection des passages à niveau.

Je vous prie, messieurs, de prendre des dispositions pour compléter dans le plus bref délai l'application de celles des mesures qui vous restent à réaliser.

Je crois devoir vous rappeler d'ailleurs qu'aux termes de la circulaire ministérielle du 12 janvier 1882, les cloches électriques doivent être installées sur toutes les lignes à voie unique, *quel que soit leur trafic*, à l'exception toutefois de celles où le service a lieu en navette, à l'aide d'une seule locomotive.

Vous voudrez bien, dans le cas où vous ne l'auriez déjà fait,

---

(*) Volume de 1880, p. 372.
(**) Volume de 1881. p. 450.
(***) Volume de 1882, p. 24.

tenir compte de cette observation dans la préparation des états mensuels que vous avez à produire.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
Pour le Ministre et par autorisation :
Le Conseiller d'État en service ordinaire,
Directeur des chemins de fer,
A. PICARD.

STATISTIQUE DE L'INDUSTRIE MINÉRALE ET DES APPAREILS A VAPEUR. — RENSEIGNEMENTS SEMESTRIELS. — ANNÉE 1885. — 1er SEMESTRE.

A M. , ingénieur en chef des mines.

Paris, le 28 mai 1885.

Monsieur l'ingénieur en chef, j'ai l'honneur de vous adresser les formules sur lesquelles devront être consignés les renseignements statistiques sommaires relatifs à la production, durant le 1er semestre de cette année, des mines de combustibles minéraux et des usines à fer situés dans votre arrondissement minéralogique.

Vous voudrez bien transmettre les formules aux ingénieurs placés sous vos ordres et prendre les mesures nécessaires pour que les états remplis me parviennent, au plus tard, le 1er août prochain.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
Pour le Ministre et par autorisation :
Le Conseiller d'État,
Directeur des routes, de la navigation et des mines,
E. BELLOT.

NAVIGATION FLUVIALE A VAPEUR. — NOUVELLES FORMULES POUR PROCÈS-VERBAUX DE VISITES ANNUELLES.

A M. le préfet du département d .

Paris, le 13 juin 1885.

Monsieur le préfet, vous avez été informé par une circulaire du 11 août 1883 (*), que mon adminstration se chargeait de l'im-

---

(*) Volume de 1883, p. 354.

pression et de la distribution des formules nécessaires à l'établissement des procès-verbaux de visite des commissions de surveillance, et des permis de navigation pour bateaux à vapeur naviguant sur fleuves, rivières, etc.

Après avoir pris l'avis de la commission centrale des machines à vapeur, il m'a paru que la formule actuelle du procès-verbal de visite, laquelle renferme une description complète du bateau et des générateurs, tout en étant maintenue pour les visites qui précèdent la délivrance ou le renouvellement des permis, serait avantageusement remplacée par une formule plus succincte, lorsqu'il s'agit simplement des visites annuelles prescrites par l'article 55 du décret du 9 avril 1883 (*).

J'ai fait, en conséquence, procéder à un tirage de la nouvelle formule dont il s'agit et je vous adresse, avec la présente, un nombre suffisant d'exemplaires pour assurer le service pendant une année environ. Veuillez, je vous prie, faire parvenir ces exemplaires aux commissions de surveillance qui existent dans votre département, et informer les présidents de ces commissions que lorsque de nouveaux envois seront nécessaires, ils devront le faire savoir et indiquer, chaque fois, le nombre des visites faites depuis l'envoi précédent.

Je vous serai obligé de m'accuser réception de la présente circulaire et des formules qui l'accompagnent.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

Pour le Ministre et par autorisation :

Le Conseiller d'État,
Directeur des routes, de la navigation et des mines,

E. BELLOT.

(*) Volume de 1883, p. 210.

DÉPARTEMENT
d

NAVIGATION FLUVIALE.

BATEAUX A VAPEUR.

MEMBRES
de la Commission
de surveillance
présents à la visite :
MM.

ANNÉE 188 .

PORT D

COMMISSION DE SURVEILLANCE
DES BATEAUX A VAPEUR.

PROCÈS-VERBAL
DE VISITE ANNUELLE

BATEAU
L

PILOTE :
M.
COMMISSIONNÉ
le 18 .

MÉCANICIEN :
M.
COMMISSIONNÉ
le 18 .

Le 18 , nous, membres de la Commission instituée à pour la surveillance des bateaux à vapeur,

Vu la demande de visite présentée le en exécution de l'article 55 du décret du 9 avril 1883, par M. et l'avis donné par lui à la date du des dispositions prises pour cette visite ;

Vu l'ensemble des instructions et arrêtés concernant la navigation, le service et les attributions de la Commission de surveillance,

Nous nous sommes rendus à bord du bateau à vapeur *l*
et avons reconnu ·

De ce qui précède, nous avons dressé le présent procès-verbal, pour être transmis à M. le Préfet, en exécution de l'article 56 du décret réglementaire.

Fait à , à bord du bateau, les jour, mois et an que dessus.

Les Membres de la Commission,

CHEMINS DE FER. — TRANSPORT A PRIX RÉDUIT DES INSTITUTEURS ET INSTITUTRICES PRIMAIRES PUBLICS.

A MM. les administrateurs de la compagnie d chemin de fer d .

Paris, le 15 juin 1885.

Messieurs, j'ai transmis à M. le Ministre de l'instruction publique, des beaux-arts et des cultes la réponse définitive des compagnies de chemins de fer aux propositions qui leur avaient été communiquées par l'un de mes prédécesseurs, à la date du 22 janvier dernier, en vue de prévenir les irrégularités auxquelles a donné lieu la délivrance des bulletins de demi-place aux instituteurs et institutrices primaires publics.

Mon collègue regrette que les compagnies n'aient pas cru devoir consentir à la remise aux instituteurs d'une carte permanente et annuelle, contenant leur photographie, sur le vu de laquelle, sans autres formalités, ils auraient joui de la réduction consentie en leur faveur.

Ce mode de procéder eût rendu toute fraude impossible et eût déchargé les inspecteurs d'un travail considérable; il eût d'ailleurs permis aux instituteurs, dans les circonstances urgentes, de profiter du demi-tarif, ce qui continuera à leur être souvent impossible.

Quoi qu'il en soit, M. le Ministre de l'instruction publique adhère au système que vous avez proposé et qui consiste dans une sorte de feuille de route extraite de carnets à souche préalablement timbrés par la compagnie de départ, avec présentation de la photographie du porteur. Ce système aura l'avantage de simplifier dans une certaine mesure le travail des inspecteurs, surtout si la feuille de route, dont les compagnies voudront bien préparer le modèle, ne renferme, comme indications à remplir à la main, que celles qui sont absolument nécessaires pour leur contrôle. Il doit être d'ailleurs bien entendu que, conformément à la dépêche ministérielle précitée du 22 janvier dernier et ainsi que vous l'avez admis implicitement dans votre réponse, la feuille de route, valable, en temps ordinaire, pour un voyage aller et retour, sera, au besoin, unique, c'est-à-dire qu'elle pourra être utilisée par le porteur pour un voyage circulaire comportant plusieurs arrêts en cours de route, sur le même réseau ou sur des réseaux distincts.

Mon collègue a du reste fait étudier, de son côté, le spécimen d'une feuille de route qui lui paraît répondre à ces desiderata et que vous trouverez reproduit à la suite de cette dépêche.

La mention « permission régulière », qui n'a plus d'objet du moment que l'inspecteur détache la feuille de la souche et, par le fait même, autorise le voyage, serait supprimée. Quant au délai de validité, il serait uniformément étendu à deux mois à partir de la date de la délivrance de la feuille, date qui serait mentionnée par l'inspecteur. Les grandes vacances des instituteurs variant de 6 à 8 semaines, suivant les départements, cette latitude paraît indispensable pour permettre, dans tous les cas, à l'instituteur d'user de sa feuille pour son retour.

M. le Ministre de l'instruction publique exprime en même temps le désir que le nouveau système puisse fonctionner pour les prochaines vacances, et, pour ne pas en retarder la mise en vigueur, il ne soulève pas, en ce moment la question d'assimilation de certaines fonctions à celles d'instituteur ou d'institutrice primaire. Il réclame cependant le maintien de la faveur du demi-tarif pour les élèves-maîtres chargés des fonctions d'instituteurs adjoints, au moment des congés prévus, aux écoles annexes des écoles normales. Ces élèves tiennent lieu, en effet, de véritables instituteurs et mention de leur qualité serait faite expressément sur les feuilles, de façon qu'aucune difficulté ne se produise.

Je vous serai obligé, Messieurs, de me faire connaître d'urgence la suite que vous aurez donnée à la présente dépêche, afin que mon collègue puisse adresser, en temps voulu, les instructions nécessaires aux inspecteurs d'Académie et aux inspecteurs primaires.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

DEMÔLE.

MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.

Souche restant adhérenle au Carnet

Demande de demi-place pour le parcours

de à

avec retour

avec arrêts et séjours facultatifs à

En faveur de M.

institut primaire publi à

Élève-maître faisant fonctions d'instituteur adjoint à l'école annexe de l'École normale de

Département de X (imprimé).

MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE

DEMANDE DE DEMI-PLACE

La Compagnie des chemins de fer de X (imprimé) est priée de délivrer un billet à demi-tarif pour le parcours de la gare de à la gare de
avec retour
avec arrêts et séjours facultatifs à
en faveur de M. institut primaire publi à élève-maître faisant fonctions d'instituteur adjoint à l'école annexe de l'École normale de , département de X (imprimé).

A , le 188 .

Valable pendant un délai de deux mois à partir de la date ci-dessus.

Signature de l'inspecteur d'Académie ou de l'inspecteur primaire.

Signature du titulaire.

Sceau de l'inspecteur d'Académie.

La présente feuille de route est essentiellement personnelle et le titulaire devra présenter à toute réquisition la photographie contresignée dont il est porteur. Elle ne peut servir à obtenir la réduction du demi-tarif concédée par les Compagnies qu'autant que toutes les indications en auront été exactement remplies. Elle doit être remise à la gare d'arrêt définitif et simplement présentée aux gares d'arrêts temporaires.

PERSONNEL.

ORGANISATION DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Par décision du 17 *juin*, M. Picard, conseiller d'État en service ordinaire, directeur des chemins de fer, est chargé de suppléer M. Bellot, jusqu'à son rétablissement, dans les fonctions de directeur des routes, de la navigation et des mines.

Décret du 25 juillet. — M. Gouzay, directeur du personnel, du secrétariat et de la comptabilité au ministère des travaux publics, est nommé conseiller d'État en service extraordinaire, en remplacement de M. Bellot, décédé.

I. — Ingénieurs.

DÉCORATION.

Décret du 7 juillet. — M. Bertrand, ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé chevalier de l'ordre national de la Légion d'honneur.

PROMOTIONS.

Décret du 25 juin. — M. Jordan, ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé ingénieur en chef de 2e classe, pour prendre rang à dater du 1er juillet.

18 *juin.* — Sont admis à la première classe les élèves-ingénieurs de 2e année dont les noms suivent :

MM. Babu.
Genty.
Fèvre.
Primat.
MM. Léon.
Villain.
Rateau.

Idem. — Sont admis à la deuxième classe les élèves-ingénieurs de 3e année dont les noms suivent :

MM. Toqué.
Delloue.
Chapuy.
MM. Nadal.
Lantenois.
Bernard.

9 *juillet.* — Les ingénieurs en chef de 1re classe dont les noms suivent ont leur traitement porté de 7.000 à 8.000 francs :

MM. Mallard.
Moutard.

Idem. — M. Lachat, ingénieur en chef de 2e classe, est promu à la 1re classe de son grade.

Idem. — Sont nommés ingénieurs ordinaires de 1re classe les ingénieurs ordinaires de 2e classe ci-après désignés :

MM. Ichon.
Kuss.
Rolland.
Voisin (Honoré).
MM. Bails.
Sauvage.
Boutan.

Idem. — Sont nommés ingénieurs ordinaires de 2e classe les ingénieurs ordinaires de 3e classe ci-après désignés :

MM. Soubeiran.
De Béchevel.
Cousin.
Jacob.
MM. Chesneau.
Walckenaër.
Humbert.

DÉCISIONS DIVERSES.

27 *janvier* (*), — M. Rolland, ingénieur ordinaire de 2e classe,

(*) Omise à sa date.

est autorisé à faire partie d'une mission chargée par M. le Ministre de l'instruction publique et des beaux-arts, de recherches scientifiques en Tunisie, du 15 janvier au 15 avril.

5 *juin.* — Le département de la Lozère est distrait du sous-arrondissement minéralogique de Privas et rattaché au sous-arrondissement minéralogique d'Alais.

12 *juin.* — M. Luuyt (Paul), inspecteur général de 2e classe, directeur de l'école nationale supérieure des mines, est nommé membre de la commission des *Annales des mines*, en remplacement de M. Lan, décédé.

18 *juin.* — La section de la ligne de Vichy à Thiers et à Ambert, comprise entre Giroux et Ambert est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, savoir :

A la 2e section d'ingénieur en chef;

Au 1er arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines.

19 *juin.* — M. Phillips, inspecteur général de 2e classe, membre de l'Institut, est nommé membre du comité de l'exploitation technique des chemins de fer en remplacement de M. Hervé-Mangon.

19 *juin.* — M. Lodin, ingénieur ordinaire de 1re classe à Paris, est nommé professeur du cours de métallurgie à l'école nationale supérieure des mines, en remplacement de M. Lan, décédé.

M. Lodin conserve, d'ailleurs, ses attributions actuelles.

24 *juin.* — M. Méniolle de Cizancourt, ingénieur en chef de 1re classe, en congé renouvelable, est remis en activité et chargé de l'arrondissement minéralogique de Marseille, en remplacement de M. Benoît, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. de Launay, ingénieur ordinaire de 3e classe chargé du sous-arrondissement minéralogique de Moulins, est nommé collaborateur-adjoint au service de la carte géologique détaillée de la France.

Idem. — La ligne de Busigny à Hirson est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord, savoir :

A la 1re section d'ingénieur en chef;

A l'arrondissement unique d'ingénieur ordinaire des mines.

24 *juin* — L'embranchement de l'Hopital du Gros-Bois à Lods (ligne de Besançon à la frontière suisse par Morteau) est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, savoir :

A la 1re section d'ingénieur en chef;

Au 2e arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines.

Idem. — M. Castel, inspecteur général de 2e classe, chargé de la division minéralogique du Centre, est chargé de la direction du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord, en remplacement de M. Luuyt (Paul), précédemment nommé directeur de l'école nationale supérieure des mines.

M. Luuyt restera, d'ailleurs, chargé de terminer l'examen de la revision des tarifs du réseau du Nord et d'en soutenir la discussion devant le comité consultatif et ses commissions.

Idem. — M. Haton de la Goupillière, inspecteur général de 2e classe, chargé de la division minéralogique du Sud-Ouest, est chargé du service de la division du Centre en remplacement de M. Castel.

M. Haton de la Goupillière conserve, d'ailleurs, ses fonctions de professeur à l'école nationale supérieure des mines.

Idem. — M. Roger, inspecteur général de 2e classe, chargé du service de l'arrondissement minéralogique de Paris et du service des carrières de Paris et du département de la Seine, est chargé de la division minéralogique du Sud-Ouest, en remplacement de M. Haton de la Goupillière.

25 *juin.* — M. Keller, ingénieur en chef de 1re classe, cesse d'être chargé du service de la statistique de l'industre minérale et des appareils à vapeur au ministère des travaux publics et de la 1re section du contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans.

M. Keller est chargé de l'arrondissement minéralogique de Paris et du service des carrières de Paris et du département de la Seine, en remplacement de M. Roger.

M. Keller terminera, d'ailleurs, l'examen de la revision des tarifs du réseau d'Orléans jusqu'à leur complète homologation et assistera M. l'inspecteur général Menche de Loisne dans la discussion de ces tarifs devant le comité consultatif des chemins de fer.

Idem. — M. Jordan, ingénieur en chef de 2e classe, est chargé,

à la résidence de Paris, de la 1re section du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Orléans et prolongements, en remplacement de M. Keller.

17 *juillet.* — M. Braconnier, ingénieur ordinaire de 1re classe, actuellement chargé du sous-arrondissement minéralogique de Carcassonne et attaché au contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, est chargé du sous-arrondissement minéralogique de Troyes.

Il sera chargé, en outre, du 3e arrondissement de la 1re section du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est (réorganisation).

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er août.

RETRAITE.

17 *juin.* — M. Benoît, ingénieur en chef de 2e classe.

EXPOSITION UNIVERSELLE D'ANVERS

Par décision du sous-secrétaire d'État de la marine et des colonies, du 30 mai, M. Fuchs, ingénieur en chef de 1re classe, est nommé membre du jury français à l'exposition universelle d'Anvers, pour y représenter l'exposition coloniale de la République (Classe 38. — Exploitation des mines et de la métallurgie).

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE DES MINES.

Par décision du 18 juin 1885, des diplômes ont été accordés aux élèves externes sortant de l'école nationale supérieure des mines dont les noms suivent :

MM. Hébert.
Eschwège.
Salathé.
Dorion.
Gerest.
Joret.
Hirtz.
Vincens.

MM. Gary.
Maurice.
Rouzaud.
Nave.
Lefèvre.
Panassié.
Ferry.
Max.

ÉCOLE DES MINES DE SAINT-ÉTIENNE.

Par décision du 6 juin 1885, des brevets de première et de seconde classe ont été délivrés aux élèves de l'école des mines de Saint-Étienne dont les noms suivent, savoir :

1° *Brevets de première classe.*

MM. Petit.
Barry.
Luc.

MM. Mallet.
Malatray.

2° *Brevets de deuxième classe.*

MM. Guinard.
Lombois.
Defaix.
Morel.
Martinet.
Macé.

MM. Favier,
Brérault.
Pérard.
Rameau.
Xhignesse.
Dégoutin.

II. — Gardes-mines.

AVANCEMENTS.

30 *juin*. — Les gardes-mines ci-après désignés sont élevés, savoir :

De la 2e à la 1re classe :

MM. Scheffler, service ordinaire et contrôle des chemins de fer de l'Ouest (Calvados);
Clavel, service ordinaire et contrôle des chemins de fer d'Orléans (Indre-et-Loire).

De la 3e à la 2e classe :

MM. Froissardey, service des carrières (Seine);
Coret, service ordinaire et contrôle des chemins de fer du Nord (Pas-de-Calais).
Vaillant, service ordinaire et contrôle des chemins de fer du Nord (Nord);
Cambessèdes, professeur à l'école des maîtres-ouvriers mineurs de Douai (Nord);
Krummeich, service ordinaire (Yonne);
Seignobosc, service ordinaire et contrôle des chemins de fer d'Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée (Puy-de-Dôme);
Mazagot, service ordinaire (Cher);
Villet, service ordinaire (Savoie);
Bonnes, service ordinaire et contrôle des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (Gard);
Huguenin, contrôle des chemins de fer de l'État (Loire-Inférieure).

De la 4e à la 3e classe :

MM. Moreau, service ordinaire et contrôle des chemins de fer du Nord (Pas-de-Calais);
Fourmont, service ordinaire et contrôle des chemins de fer de l'Ouest (Sarthe)
Hamon, service ordinaire et contrôle des chemins de fer de l'État et d'Orléans (Loiret);
Vallet, service des carrières (Seine);
Germain, service ordinaire (Ain);
Harbulot, service ordinaire (Loire);
Platon (Émile), service ordinaire et contrôle des chemins de fer de l'État (Maine-et-Loire);
Rouzeaud (Pierre), service ordinaire et contrôle des chemins de fer d'Orléans (Puy-de-Dôme).
Bertharion, service ordinaire et contrôle des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (Gard).
Vion, service ordinaire et contrôle des chemins de fer (Constantine);
Sergère, laboratoire de chimie et contrôle des chemins de fer (Constantine);

MM. Guillier, en service détaché (Alger);
Delnott, service ordinaire (Landes);
Liévin, contrôle des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (Seine);
Fabrégat, contrôle des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (Bouches-du-Rhône).

DÉCISIONS DIVERSES.

16 *juillet.* — L'emploi de garde-mines créé, par décision du 30 avril 1883 (*), dans le service du sous-arrondissement minéralogique de Privas, à la résidence de Mende, et non encore pourvu de titulaire, est transféré dans le département du Gard, à la résidence d'Alais.

CONGÉ.

8 *juin.* — M. Rouzaud (Calixte), garde-mines de 2e classe en congé renouvelable au service de la société des hauts fourneaux, forges et aciéries de la marine à Saint-Chamond, est mis en congé sans traitement.

(*) Volume de 1883, p. 312.

LOIS, DÉCRETS ET ARRÊTÉS

CONCERNANT

LES MINES, CARRIÈRES, SOURCES D'EAUX MINÉRALES, CHEMINS DE FER EN EXPLOITATION, ETC.

Décret du Président de la République, du 3 *juillet* 1885, *déclarant d'intérêt public les sources qui alimentent les boues sulfureuses de l'établissement thermal de* SAINT-AMAND (Nord).

Décret du Président de la République, du 4 *juillet* 1885, *portant concession aux s*[rs] TEILLARD-CHAMBON, Cirice, POUGNET, François, COUDERT, Pierre, DE POSSON, Philippe, DE POSSON, Léopold, DUFRANNE, Augustin *et* DUFRANNE, Louis, *de mines de lignite situées dans les communes de* LAVEISSIÈRE, MURAT et BREDONS, *arrondissement de* MURAT, *département du* Cantal.

(EXTRAIT.)

Art. 2. — Cette concession, qui prendra le nom de *Concession de Laveissière*, est limitée, conformément au plan annexé au présent décret, ainsi qu'il suit :

Au *nord-est*, par une ligne droite tirée de l'angle nord-ouest de la maison le plus au nord du village des Chayrouses, commune de Laveissière, point E, au clocher de Murat, point D, mais arrêtée à son intersection D' avec une ligne allant de l'angle nord-ouest de la maison le plus à l'ouest du domaine de Massebeau, commune de Murat, à l'angle nord-ouest de la maison le plus à l'ouest du domaine de Cresponet, même commune, point C';

A l'*est*, par la ligne D'C', ci-dessus définie;

Au *sud*, par une ligne droite tirée du point C' à l'intersection B' du ruisseau de Chambreuil avec une ligne droite allant de l'angle sud-ouest du bâtiment le plus au sud du village d'Al-

bepierre, commune de Bredons, point B du plan, à l'angle nord-ouest de la maison le plus à l'ouest du village de la Bourgeade, commune de Laveissière, point A;

A l'*ouest*, par une ligne droite tirée du point B', ci-dessus défini, à l'angle nord-est de la maison le plus au nord du village de Fraisse-Haut, et prolongée jusqu'à sa rencontre A' avec une autre ligne droite tirée du point A au point E de départ;

Au *nord-ouest*, par la ligne A'E;

Les dites limites renfermant une étendue superficielle de 10 kilomètres carrés, 7 hectares.

Art. 4. — Les droits attribués aux propriétaires de la surface par les articles 6 et 42 de la loi du 21 avril 1810, modifiée par la loi du 27 juillet 1880, sur le produit des mines concédées, sont réglés à une redevance annuelle de 0f,10 par hectare de terrain compris dans la concession.

Décret du Président de la République, du 6 *juillet* 1885, *portant concession aux srs* LANG, Charles, HINZELIN, Jacques-Alphonse *et* MAILLARD, Georges-Auguste, *de mines de sel gemme situées dans les communes de* TOMBLAINE, *d'*ESSEY-LÈS-NANCY, *de* SAINT-MAX *et de* SAULXURES-LÈS-NANCY, *arrondissement de Nancy, département de* Meurthe-et-Moselle.

(EXTRAIT.)

Art. 2. — Cette concession qui prendra le nom de *Concession de Tomblaine*, est limitée conformément au plan annexé au présent décret, ainsi qu'il suit :

Au *sud-est :* 1° par la partie de la ligne droite joignant le clocher de Bonsecours au point B, intersection du bord occidental du chemin de Tomblaine à Bosserville avec le ruisseau du Vieux-Moulin, comprise entre le point A, intersection de cette ligne droite avec la rive orientale du canal du Moulin, et le point B, ci-dessus défini;

2° Par une ligne droite joignant le point B, ci-dessus défini, au point C, situé sur le bord oriental du chemin de Saulxures à Essey, à 120 mètres du point où ce bord prolongé rencontre un mur de clôture bordant au sud le chemin de Saulxures à Tomblaine;

Au *nord-est*, par une ligne droite joignant le point C, ci-dessus défini, au point M, borne tribanale des trois communes de Saulxures, Tomblaine et Essey-lès-Nancy, prolongée jusqu'à son

point d'intersection D avec le prolongement d'une droite joignant le point E, où la limite séparative des territoires des communes de Saint-Max et d'Essey-lès-Nancy vient rencontrer le bord méridional de la route nationale, n° 74, de Nancy à Château-Salins, au point N, intersection du bord oriental du chemin d'Essey à Saulxures avec la rive septentrionale du ruisseau de Grémillon;

Au *nord*, par la ligne droite joignant les poins D et E ci-dessus définis;

A l'*ouest* : 1° par une droite joignant le point E, ci-dessus défini, au point F, sommet de l'angle aigu formé par les bords intérieurs du chemin de Tomblaine à Nancy et du chemin dit Baïleuil de Tomblaine vers Essey;

2° Par une ligne droite joignant le point F, ci-dessus défini, au point G, angle sud-est de la bergerie du sieur Louis, située sur bord oriental du chemin de Tomblaine à Bosserville, entre le chemin de Tomblaine à Saulxures et le chemin de Grande-Haie;

3° Par une ligne droite joignant le point G, ci-dessus défini, au point A de départ.

Les dites limites renfermant une étendue superficielle de 357 hectares.

Art. 4. — Les droits attribués aux propriétaires de la surface par les articles 6 et 42 de la loi du 21 avril 1810, modifiée par la loi du 27 juillet 1880, sur le produit des mines concédées, sont réglés à une redevance annuelle de 0f,10 par hectare de terrain compris dans la concession.

Décret du Président de la République, du 10 *juillet* 1885, *autorisant le* sr DAUPHIN, *entrepreneur de travaux publics, à établir un dépôt de dynamite de* 2e *catégorie sur le territoire de la commune de* SOISY-SOUS-ÉTIOLLES (Seine-et-Oise).

Décret du Président de la République, du 10 *juillet* 1885, *autorisant la* SOCIÉTÉ ANONYME DES CARRIÈRES DE GRÈS DE JEUMONT *à établir un dépôt de dynamite de* 2e *catégorie sur le territoire de la commune de* JEUMONT (Nord).

Décret du Président de la République, du 11 *juillet* 1885, *portant concession à la* SOCIÉTÉ ANONYME DES GITES DE FER DE L'HALIA

FILFILA *de mines de fer situées dans la commune de* PHILIPPEVILLE *et dans la commune mixte de* JEMMAPES, *arrondissement de* Philippeville, *département de* Constantine (Algérie).

(EXTRAIT.)

Art. 2. Cette concession, qui prendra le nom de *Concession d'Aïn-ben-Merouan*, est limitée conformément au plan annexé au présent décret, ainsi qu'il suit :

Au *nord*, par la rive gauche de l'Oued-Rira, depuis l'angle de la culée gauche du pont métallique du chemin de grande communication n° 12, de Philippeville à l'Oued-el-Aueb, point A, jusqu'à son point de rencontre M avec la ligne NMO, joignant les points 69 et 31 du service topographique;

A l'*est*, par la ligne MN, définie ci-dessus, jusqu'à son point de rencontre P avec la ligne GH, joignant les points 2 et 3 du service topographique (la ligne MP formant limite commune avec la concession du Fendeck, instituée par décret de ce jour) (*).

Au *sud :* 1° par une ligne droite joignant le point P, ci-dessus défini, au point 3 du service topographique, point H; 2° par une ligne droite joignant le point H, ci-dessus défini, au point 83 du service topographique ou Coudiat-Liesthe, point D;

Au *sud-ouest*, par une ligne droite allant du Coudiat-Liesthe au centre du pont du chemin n° 12 sur l'Oued-el-Gath, point E;

Au *nord-ouest*, par une ligne droite allant dudit point E au point A, point de départ.

Lesdites limites renfermant une étendue superficielle de 6 kilomètres carrés, 74 hectares.

Art. 5. Les droits attribués aux propriétaires de la surface par les articles 6 et 42 de la loi du 21 avril 1810, modifiée par la loi du 27 juillet 1880, sur le produit des mines concédées, sont réglés à une redevance annuelle de 0f,05 par hectare de terrain compris dans la concession.

Décret du Président de la République, du 11 *juillet* 1885, *portant concession au s*r LEFEBVRE (Auguste) *de mines de fer situées dans la commune de* PHILIPPEVILLE, *et dans la commune mixte de*

(*) *Infrà.*

JEMMAPES, *arrondissement de* Philippeville, *département de* Constantine (Algérie).

(EXTRAIT.)

Art. 2. Cette concession, qui prendra le nom de *Concession du Fendeck*, est limitée, conformément au plan annexé au présent décret, ainsi qu'il suit :

Au *nord*, par une ligne droite joignant le signal géodésique n° 1 au point trigonométrique 16 du service topographique, cette droite étant prise depuis le point D, où elle rencontre la ligne CD, définie plus bas, jusqu'au point 16 susdit, point E;

A l'*est*, par une ligne brisée EFG, joignant les sommets 16, 9 et 2 du service topographique;

Au *sud*, par une ligne droite GH, joignant les points 2 et 3 du service topographique, limitée au point P, où elle rencontre une ligne NMO, joignant les points 69 et 31 du service topographique;

A l'*ouest*, par une ligne droite PM, joignant le point P, ci-dessus défini, au point 31 du service topographique, le point M étant à la rencontre de cette ligne avec la rive gauche de l'Oued-Rira (la ligne PM formant limite commune avec la concession d'Aïn-ben-Merouan, instituée par décret de ce jour) (*);

Au *nord-ouest :* 1° par la rive gauche de l'Oued-Rira, depuis le point M jusqu'à sa jonction, point B, avec le ravin qui descend du col, point C (point H du plan annexé au décret de la concession de Filfila instituée par décret du 28 février 1858)(**); 2° par le ravin qui remonte du point B au col que traverse la route muletière de Philippeville à Bône, point C; 3° par une ligne droite nord-sud, allant du point C au point de rencontre D, avec la ligne droite qui joint le signal géodésique 1 au point 16 du service topographique (la portion BCD du périmètre étant commune avec celui de la concession du Filfila sus-mentionnée);

Lesdites limites renfermant une étendue superficielle de 7 kilomètres carrés, 79 hectares.

Art. 5. Les droits attribués aux propriétaires de la surface par les articles 6 et 42 de la loi du 21 avril 1810, modifiée par la loi du 27 juillet 1880, sur le produit des mines concédées, sont réglés à une redevance annuelle de 0f,10 par hectare de terrain compris dans la concession.

(*) *Suprà*, p. 222.
(**) Volume de 1858, p. 14.

Décret du Président de la République, du 11 juillet 1885, autorisant la vente dans les entrepôts de la régie d'une nouvelle espèce de poudre de mine.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des finances,

Vu la lettre du ministre de la guerre, en date du 1er juillet 1885;

Vu la loi du 16 mars 1819;

Vu les décrets des 29 septembre 1850 (*), 20 avril 1859 (**) et 8 octobre 1864 (***), fixant pour les poudres de mine les prix de vente à l'intérieur,

Décrète :

Art. 1er. Indépendamment des poudres de mine dites lente, ordinaire et forte, il sera vendu dans les entrepôts de la régie une poudre de mine spéciale dite pulvérin, destinée exclusivement à la consommation des artificiers patentés.

Le prix de vente de cette poudre est fixé à 1f,50 le kilogramme.

Art. 2. Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Journal officiel* et au *Bulletin des lois.*

Fait à Paris, le 11 juillet 1885.

JULES GRÉVY.

Par le Président de la République :

Le ministre des finances,

SADI CARNOT.

---

*Décret du Président de la République, du 27 juillet 1885, portant concession au s*r Jacques MARÉCHAL, *de mines de plomb argentifère situées dans les communes de* BLOT-L'ÉGLISE, *de* SAINT-EUGEL *et de* CHATEAUNEUF, *arrondissement de* Riom, *département du* Puy-de-Dôme.

(EXTRAIT.)

Art. 2. Cette concession, qui prendra le nom de *Concession de Châteauneuf*, est limitée conformément au plan annexé au présent décret, ainsi qu'il suit :

(*) 2e volume de 1850, p. 588.

(**) Volume de 1859, p. 87.

(***) *Suprà*, p. 19.

A l'*ouest* : 1° par une ligne droite tirée de l'angle nord-ouest du château dit Châteauneuf, section C, n° 172 du plan cadastral de la commune de Châteauneuf, point A, à l'angle nord-ouest de la remise de Chardonne (Jean), du hameau du Coin, section B, n° 232, du plan cadastral de la même commune et prolongée jusqu'à sa rencontre avec l'axe de la rivière de la Sioule, point C; 2° par l'axe de la Sioule, depuis ledit point C, jusqu'au confluent de cette rivière avec le ruisseau de la Fougère, point D;

Au *nord*, par l'axe du ruisseau de la Fougère, depuis le point D, jusqu'à sa rencontre au point E, avec la ligne GE, ci-après définie;

A l'*est*, par une ligne droite tirée du point G, angle nord-ouest de la maison de Richard Suisse, hameau de Tableix, section A, n° 459 du plan cadastral de la commune de Saint-Eugel, à l'angle nord-ouest de la maison des héritiers Barrière (Jacques), hameau des Villards, section D, n° 357 du plan cadastral de la commune de Blot-l'Église, et prolongée jusqu'à sa rencontre avec l'axe du ruisseau de la Fougère, point E;

Au *sud*, par une ligne droite tirée du point G, ci-dessus défini, au point A de départ;

Lesdites limites renfermant une étendue superficielle de 8 kilomètres carrés, 54 hectares.

Art. 4. Les droits attribués aux propriétaires de la surface par les articles 6 et 42 de la loi du 21 avril 1810, modifiée par la loi du 27 juillet 1880, sur le produit des mines concédées, sont réglés à une redevance annuelle de 0f,05 par hectare de terrain compris dans la concession.

Décret du Président de la République, du 1er août 1885, portant concession à la SOCIÉTÉ ANONYME DE RECHERCHES DE GISEMENTS SALIFÈRES, *aujourd'hui représentée par la* COMPAGNIE ANONYME DES SELS DE TOULOUSE, *de mines de sel gemme situées dans les communes de* SALIES-DU-SALAT, *de* MAZÈRES, *de* CASSAGNE, *de* TOUILLE, *d'*HIS, *de* MASNE *et de* MONTSAUNÈS, *arrondissement de* Saint-Gaudens, *département de la* Haute-Garonne.

(EXTRAIT.)

Art. 2. Cette concession, qui prendra le nom de *Concession de Salies-du-Salat*, est limitée conformément au plan annexé au présent décret, ainsi qu'il suit :

A l'*ouest*, par une ligne brisée ABC menée du clocher de

l'église de Masne, point A, à l'angle est du bâtiment dit Pitarréon, sur Montsaunès, point B, et de ce point au clocher de l'église de Montsaunès, point C;

Au *nord*, par une ligne brisée CDE, menée du point C, ci-dessus défini, à l'angle sud-est de la maison Daverède, sur Mazères, point D, et de ce point à l'angle sud-ouest de la ferme de Prandmilléon, appartenant au s^r Boué (François), sur Cassagne, point E;

A l'*est*, par une ligne droite menée du point E, ci-dessus défini, au clocher de l'église de Touille, point F;

Au *sud*, par une ligne brisée FGA, menée du point F, ci-dessus défini, à l'angle nord du bâtiment des voyageurs de la gare de His-Masne-Touille, point G, et de ce point au clocher de l'église de Masne, point A de départ;

Lesdites limites renfermant une étendue superficielle de 10 kilomètres carrés, 80 hectares;

Art. 4. Les droits attribués aux propriétaires de la surface par les articles 6 et 42 de la loi du 21 avril 1810, modifiée par la loi du 27 juillet 1880, sur le produit des mines concédées, son réglés à une rente annuelle de 0^f,05 par hectare de terrain compris dans la concession.

Décret du Président de la République, du 17 août 1885, portant : 1° rectification des limites des concessions des mines de fer de FILIÈRES-LA-GRANGE *et du* BOIS-DE-BRIEY (Meurthe-et-Moselle); *2° extension du périmètre de la première de ces concessions; 3° fusion en une seule concession, dénommée* Concession de JŒUF, *desdites concessions de* FILIÈRES-LA-GRANGE, *ainsi agrandie et du* BOIS-DE-BRIEY.

(EXTRAIT.)

Art. 1er. L'article 2 du décret du 10 février 1882 (*), instituant la concession des mines de fer de Filières-la-Grange, est rectifié comme suit, en ce qui concerne : 1° la définition du point C, angle sud-ouest de la concession; 2° celle de sa limite est, comprise entre les points N et H; 3° une pénétration du territoire allemand vers son extrémité sud-est; 4° son étendue superficielle.

(*) Volume de 1882, p. 6.

1° Le point C est l'intersection du chemin de Briey à Ranguevaux, passant par la ferme de Filières-la-Grange, avec l'ancien chemin de Mance à la ferme de Froidcul;

2° La limite est de la concession entre les points N et H est formée : 1° par la frontière, depuis le point N jusqu'au point O où la ligne droite GH coupe cette frontière pour la troisième fois; 2° par ladite ligne GH dans la partie comprise entre le point O, ci-dessus défini, et le point H;

3° La concession ainsi définie est traversée, vers son extrémité sud-est, entre les points U et V, par une saillie du territoire allemand, qui en sépare une petite portion de l'étendue principale;

4° Les limites de la concession de Filières-la-Grange renferment une étendue superficielle de 8 kilomètres carrés, 6 hectares.

Art. 2. Le dernier paragraphe de l'article 2 du décret du 19 juin 1875 (*), instituant la concession des mines de fer du Bois-de-Briey, est modifié comme suit :

Lesdites limites renfermant une étendue superficielle de 1 kilomètre carré, 5 hectares.

Art. 3. Il est fait concession aux s[rs] de Wendel et C[ie], déjà propriétaires des mines de fer de Filières-la-Grange et du Bois-de-Briey, de mines de fer situées dans les communes de Briey et de Jœuf, arrondissement de Briey, département de Meurthe-et-Moselle, et limitées ainsi qu'il suit, conformément au plan annexé au présent décret :

Au *nord* : 1° par une ligne droite joignant le point C, intersection du chemin de Briey à Ranguevaux, passant par la ferme de Filières-la-Grange, avec l'ancien chemin de Mance à la ferme de Froidcul, au point Y, où le chemin de Jœuf à Avril rencontre celui de Briey à la Grande-Moyeuvre, depuis le point C jusqu'au point U où elle est coupée par la frontière; 2° par la frontière depuis ce point U jusqu'au point V, où elle coupe une seconde fois la ligne CY; 3° par cette ligne de V en Y (les lignes CU et VY formant la limite sud-ouest de la concession de Filières-la-Grange);

Au *nord-est*, par une ligne droite joignant le point Y, ci-dessus défini, au point Z, où la frontière est rencontrée par le chemin de Briey à la Grande-Moyeuvre (la ligne YZ, formant la limite sud-ouest de la concession du Bois de-Briey);

(*) Volume de 1875, p. 135.

A l'*est* et au *sud*, par la frontière, depuis le point Z, ci-dessus défini, jusqu'au point T, où elle rencontre le bord méridional du chemin qui se détache de la route d'Étain à Thionville pour conduire aux usines de Jœuf, près de la borne internationale n° 355;

Au *sud-ouest :* 1° par le bord méridional dudit chemin des usines de Jœuf, entre le point T, ci-dessus défini, et le point S, où il rencontre la rive gauche de la rivière de l'Orne, que ledit chemin traverse sur un pont à cet endroit; 2° par la rive gauche de l'Orne entre le point S, ci-dessus défini, et le point T, borne communale n° 152, placée au point où la limite séparative des communes de Briey et de Jœuf se détache de cette rive; 3° par une ligne droite joignant le point E, ci-dessus défini, au point D, bifurcation du chemin d'intérêt commun n° 76 de Briey à Moyeuvre-Grande et du chemin forestier dit Tranchée-de-la-Place Poncin ; 4° par une ligne droite joignant le point D, ci-dessus défini, au point C de départ [la ligne TSEDC formant les limites nord-est et est et une partie de la limite sud de la concession d'Homécourt, instituée par décret du 11 août 1884 (*)];

Lesdites limites renfermant une étendue superficielle de 4 kilomètres carrés, 1 hectare.

Art. 4. La nouvelle concession ainsi délimitée est réunie aux concessions déjà instituées de Filières-la-Grange et du Bois-de-Briey, pour former avec elles une concession unique, comprise dans les limites ci-après définies, communes de Briey, Avril et Jœuf, arrondissement de Briey, département de Meurthe-et-Moselle.

Cette concession, qui prendra le nom de *Concession de Jœuf* est limitée comme suit, conformément au plan annexé au présent décret :

A l'*ouest*, par une ligne droite joignant le point C, intersection du chemin de Briey à Ranguevaux, passant par la ferme de Filières-la-Grange avec l'ancien chemin de Mance à la ferme de Froidcul, à la borne internationale n° 255, dans la partie comprise entre ledit point C et le point P de rencontre de ladite ligne droite avec la ligne droite qui joint les clochers d'Avril et de Neufchef;

Au *nord*, par la droite joignant les clochers d'Avril et de Neufchef, depuis le point P, ci-dessus défini, jusqu'au point Q, où

(*) Volume de 1884, p. 260.

elle rencontre la frontière [cette ligne PQ formant une partie des limites de la concession du bois d'Avril, instituée par décret du 1er septembre 1883 (*)];

A l'*est* et au *sud :* 1° par la frontière, depuis le point Q, ci-dessus défini, jusqu'au point M, où elle est coupée, une première fois par une droite menée du point G, centre du pont situé sur le Conroy, à 270 mètres au nord du moulin de Pérotin, au point H, confluent des ruisseaux de la Chapelle-au-Bois et du Conroy [la ligne GH formant une partie de la limite ouest de la concession d'Hayange, instituée par ordonnance royale du 18 juillet 1834 (**) et modifiée par décret du 7 mars 1863 (***)]; — 2° par la droite GH, entre le point M, ci-dessus défini, et le point N, où elle coupe une seconde fois la frontière; — 3° par la frontière depuis le point précédent N jusqu'au point O, où la droite GH la coupe pour la troisième fois; — 4° par la ligne droite GH, entre le point O, ci-dessus défini, et le point H; — 5° par une ligne droite menée dudit point H au point *h*, angle brusque formé par le cours du Conroy, à peu près à égale distance de Moyeuvre-Petite et de l'affluent du ruisseau de la Chapelle-au-Bois, dans sa partie comprise entre le point H et le point I, où elle rencontre pour la première fois la frontière; — 6° par la frontière, entre le point I, ci-dessus défini, et le point K, où la droite H*h* rencontre de nouveau la frontière; — 7° par cette même droite entre le point K et le point L, où elle rencontre la frontière pour la troisième fois [les portions de droite HI et KL formant une partie de la limite ouest de la concession de Moyeuvre, instituée par ordonnance royale du 18 juillet 1834 (****) et modifiée par décret du 7 mars 1863 (*****)]; — 8° par la frontière franco-allemande depuis le point L, ci-dessus défini, jusqu'au point T, où elle rencontre le bord méridional du chemin qui se détache de la route d'Étain à Thionville pour conduire aux usines de Jœuf, près de la borne internationale n° 355;

Au *sud-ouest :* 1° par le bord méridional dudit chemin des usines de Jœuf, entre le point T, ci-dessus défini, et le point S, où elle rencontre la rive gauche de la rivière de l'Orne, que ledit chemin traverse sur un pont à cet endroit; — 2° par la rive gauche

(*) Volume de 1883, p. 295.
(**) 1er volume de 1834, p. 603.
(***) Volume de 1863, p. 81.
(****) 1er volume de 1834, p. 612.
(*****) Volume de 1863, p. 84.

de l'Orne entre le point S, ci-dessus défini, et le point E, borne communale n° 152, placée au point où la limite séparative des communes de Briey et de Jœuf se détache de cette rive ; — 3° par une ligne droite joignant le point E, ci-dessus défini, au point D, bifurcation du chemin d'intérêt commun n° 76, de Briey à Moyeuvre-Grande et du chemin forestier dit Tranchée-de-la-Place-Poncin ; — 4° par une ligne droite joignant le point D, ci-dessus défini, au point C de départ (la ligne TSEDC formant les limites nord-est et est et une partie de la limite sud de la concession d'Homécourt, instituée par décret du 11 août 1884).

Lesdites limites renfermant une étendue superficielle de 13 kilomètres carrés, 12 hectares.

Art. 7. Les droits attribués aux propriétaires de la surface par les articles 6 et 42 de la loi du 21 avril 1810, modifiée par la loi du 27 juillet 1880, sur le produit des mines concédées, sont réglés à une redevance annuelle de 10 centimes par hectare de terrain compris dans la concession.

Extrait du cahier des charges de la concession des mines de fer de Jœuf.

Art. 11. — Un massif de 50 mètres de largeur sera réservé intact sur chaque gîte, le long de la frontière franco-allemande ; ce massif ne pourra être entamé ou traversé qu'après que les concessionnaires en auront obtenu l'autorisation donnée sur le rapport des ingénieurs des mines (*).

Décret du Président de la République, du 20 *août* 1885, *portant remise de la redevance proportionnelle imposée sur la mine de plomb et de zinc de* Coutres (Hautes-Pyrénées) *pour l'exercice* 1884 (*produits de* 1883).

(EXTRAIT.)

Art. 1er. Il est fait remise à la Société « The Pierrefite mining Company limited » du montant de la redevance proportionnelle à laquelle cette Société a été imposée sur l'exercice 1884 (produits de 1883) pour la mine de plomb et de zinc de Coutres

---

(*) Une clause identique (*art.* 12) est inscrite au cahier des charges annexé à chacun des deux décrets, du 11 août 1884, instituant les concessions de mines de fer d'Homécourt et d'Auboué (Meurthe-et-Moselle) ; elle a été omise lors de l'insertion desdits décrets aux *Annales des mines* (volume de 1884, p. 260 et 261).

(Hautes-Pyrénées); ladite redevance proportionnelle s'élevant, en principal, à la somme de 11.385f,24.

Arrêté ministériel, du 20 *août* 1885, *instituant au* Havre, *pour département de la* Seine-Inférieure, *une commission de surveillance des bateaux à vapeur, en exécution de l'article* 53 *du décret du* 9 *avril* 1883 (*); *et limitant l'étendue du ressort de cette commission au canal du Havre à Tancarville.*

(*) Volume de 1883, p. 210.

CIRCULAIRES ET INSTRUCTIONS

ADRESSÉES

AUX PRÉFETS, AUX INGÉNIEURS DES MINES, ETC

APPAREILS A VAPEUR EMPLOYÉS DANS LES ÉTABLISSEMENTS MILITAIRES.

A M. le préfet du département d .

Paris, le 4 juillet 1885.

Monsieur le préfet, aux termes de l'article 40 du décret du 30 avril 1880 (*), les appareils à vapeur qui dépendent des services spéciaux de l'État sont surveillés par les fonctionnaires et agents de ces services. M. le ministre de la guerre m'a exprimé le désir que, par dérogation aux dispositions de cet article, les ingénieurs des mines fussent chargés des épreuves et de la surveillance des machines à vapeur employées par les diverses administrations militaires dans le ressort du gouvernement de Paris; il m'a même demandé que cette mesure fût appliquée, le cas échéant, dans les autres circonscriptions militaires.

La dérogation apportée par l'article précité aux dispositions générales qui chargent les ingénieurs des mines de la surveillance des appareils à vapeur de leur arrondissement a été introduite en faveur des services spéciaux de l'État. Du moment où un de ces services renonce à user de la faculté qui lui est réservée, il n'y a aucun motif pour lui refuser le concours des ingénieurs des mines. J'autorise en conséquence les ingénieurs des mines et les agents sous leurs ordres, toutes les fois que l'autorité militaire les y invitera, à procéder à la visite ou aux épreuves des appareils à vapeur employés dans les services de la guerre.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les ingénieurs en chef des mines.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
DEMÔLE.

(*) Volume de 1880, p. 92.

CHEMINS DE FER. — TRANSPORTS MILITAIRES. — COMPOSITION DES TRAINS. — EXCLUSION DES WAGONS TYPE H DE LA COMPAGNIE DU MIDI.

A MM. les administrateurs de la Compagnie des chemins de fer d .

Paris, le 16 juillet 1885.

Messieurs, M. le ministre de la guerre m'informe que, plusieurs compagnies de chemins de fer ayant témoigné la crainte que tous leurs modèles de wagons à marchandises ne pussent accoster les quais des gares du réseau de la compagnie du Nord, il a soumis cette question à l'examen de la commission militaire supérieure des chemins de fer.

Or, à la suite d'un travail d'enquête entrepris, auprès de chaque compagnie, par la commission supérieure, il a été démontré que tous les wagons des compagnies susceptibles d'entrer dans la composition des trains militaires pouvaient accoster, sans danger, tous les quais des gares de la compagnie du Nord, *à l'exception des wagons type H de la compagnie du Midi.*

En conséquence, et suivant le désir exprimé par M. le ministre, j'ai l'honneur de vous faire connaître que, d'après l'avis de la commission militaire supérieure des chemins de fer, tous les wagons à plate-forme du type H sans exception appartenant à la compagnie du Midi seront désormais exclus de la formation des trains militaires.

Je vous serai obligé de m'accuser réception de la présente dépêche.

Recevez, etc.

Le ministre des travaux publics,

Pour le ministre et par autorisation :

Le Conseiller d'État en service ordinaire,
Directeur des chemins de fer,

A. Picard.

APPAREILS A VAPEUR. — CHAUDIÈRES CHAUFFÉES PAR LES FLAMMES PERDUES DE FOYERS MÉTALLURGIQUES.

A M. le préfet du département d .

Paris, le 24 juillet 1885.

Monsieur le préfet, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joints, au nombre de exemplaires :

1° Un extrait du rapport qui a servi de base à la délibération de la Commission centrale des machines à vapeur, concernant une explosion de chaudière survenue, le 10 novembre 1884 (*), aux forges d'Eurville (Haute-Marne);

2° Une étude de M. Hanet-Cléry, ingénieur en chef des mines, insérée dans les *Annales des mines*, en 1878 (**), sur les chaudières verticales chauffées par les flammes perdues des fours métallurgiques.

L'étude dont il s'agit, ainsi que l'a rappelé la Commission centrale, contient les recommandations à observer à l'égard desdites chaudières; elle doit être distribuée à tous les industriels intéressés en même temps que l'extrait ci-dessus mentionné, relatif à l'explosion d'Eurville.

Le nombre des exemplaires que je vous adresse a été calculé d'après les renseignements que vous m'avez fournis pour la répartition de la note rédigée à la suite de l'explosion qui s'était produite, le 31 mars 1883, aux forges de Marnaval, et que je vous ai transmise le 13 février 1884 (***). Dans le cas où ce nombre serait insuffisant, vous auriez à m'en informer et je vous enverrais le complément nécessaire. Je vous serai obligé de vous entendre pour cette distribution avec M. l'ingénieur en chef des mines, qui devra faire remarquer aux destinataires, en leur transmettant les deux documents dont il s'agit, que cet envoi leur est fait à la suite de nouveaux accidents, et insister auprès d'eux sur la nécessité de se conformer aux recommandations que renferme l'étude de 1878.

A cette occasion, je dois faire observer que parfois MM. les ingénieurs chargés de la surveillance des appareils à vapeur ont paru disposés à mettre en oubli, dans certaines circonstances, les attributions qui leur sont conférées par les lois et règlements pour la répression des délits. Je vous prie de leur rappeler à cet égard les instructions de la circulaire ministérielle du 21 juillet 1880 (****) : Aux termes de cette circulaire, « les contraventions « qui donnent lieu à des accidents de personnes doivent être « rigoureusement signalées à l'autorité judiciaire, en réclamant « l'application de l'article 20 de la loi du 21 juillet 1856 (*****). Il en

(*) *Voir*, Partie technique, 1er volume de 1885, p. 469.
(**) *Idem*, 2e volume de 1878, p. 68.
(***) Volume de 1884, p. 32.
(****) Volume de 1880, p. 256.
(*****) Volume de 1856, p. 117.

« est de même des imprudences ou des négligences qui ne cons-
« tituent pas des contraventions aux règlements, mais qui, en
« cas d'accident, tombent sous l'application des articles 319 et
« 320 du Code pénal. Il ne suffit pas aux industriels d'éviter les
« contraventions, car ils demeurent responsables des accidents
« que peuvent causer leurs appareils, aussi bien par suite du
« mauvais état d'entretien et d'un mauvais emploi, que par suite
« des dispositions vicieuses qu'ils peuvent présenter dans leur
« établissement, quoique ces dispositions n'aient pas été visées
« explicitement par le décret (du 30 avril 1880). »

Enfin, conformément à un vœu émis par la commission centrale, je vous prie de signaler à MM. les ingénieurs l'importance qu'il y a à ce que les constructeurs s'assurent de la bonne qualité des tôles qu'ils mettent en œuvre : avec un métal de mauvaise qualité, non seulement les chances d'accidents sont plus grandes, mais encore les conséquences sont plus désastreuses. Les ingénieurs ne doivent donc pas hésiter, le cas échéant, à appeler l'attention des parquets sur les responsabilités que les constructeurs ont pu encourir de ce chef, dans les accidents d'appareils à vapeur.

Veuillez, je vous prie, m'accuser réception de la présente circulaire et de ses annexes. J'en adresse directement des exemplaires aux ingénieurs chargés de la surveillance des appareils à vapeur.

Recevez, etc.

Le ministre des travaux publics,
DEMÔLE.

CHEMINS DE FER. — TRANSPORT A PRIX RÉDUIT DES INSTITUTEURS ET INSTITUTRICES PRIMAIRES PUBLICS.

A MM. les administrateurs de la Compagnie des chemins de fer d .

Paris, le 29 juillet 1885.

Messieurs, en réponse à ma dépêche du 15 juin dernier (*), vous m'avez soumis les quelques modifications de simple forme que vous proposiez d'apporter au système adopté par M. le ministre de l'instruction publique, des beaux-arts et des cultes, pour prévenir le retour des irrégularités auxquelles donnaient

(*) *Suprà*, p. 208.

lieu les bulletins de demi-place précédemment délivrés aux instituteurs et aux institutrices primaires publics.

J'ai communiqué ces modifications à mon collègue, qui les a acceptées et qui vient, à la date du 15 juillet courant (*), d'adresser à tous les préfets une circulaire leur faisant connaître les nouvelles conditions arrêtées, d'un commun accord, pour le transport, sur les voies ferrées, des instituteurs primaires publics.

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joints exemplaires de cette circulaire, ainsi que du modèle de bulletin de demande de demi-place, tel qu'il vient d'être définitivement arrêté.

Rien ne me paraît plus s'opposer dès lors à ce que le nouveau système fonctionne pour les prochaines vacances, ainsi que d'ailleurs vous avez bien voulu m'en donner déjà l'assurance et je vous prie, en conséquence, de prendre d'urgence à cet effet toutes les mesures nécessaires.

Je vous serai obligé de me faire connaître, le plus tôt possible, la suite que vous aurez donnée à la présente communication.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
Pour le Ministre et par autorisation :
Le Conseiller d'État en service ordinaire,
Directeur des chemins de fer,
A. Picard.

Paris, le 15 juillet 1885.

Monsieur le préfet, en vue de prévenir les irrégularités auxquelles a trop souvent donné lieu la délivrance des bulletins de demi-place aux instituteurs et institutrices primaires publics, et, en même temps, pour simplifier ce service, j'avais fait demander aux compagnies de chemins de fer, par l'entremise de mon collègue des travaux publics, de consentir à ce qu'une carte permanente et annuelle contenant leur photographie fût remise aux instituteurs, carte sur le vu de laquelle ils auraient joui de la réduction consentie en leur faveur.

Mes démarches n'ont point abouti. Les compagnies ont répondu qu'avec un titre de cette nature, il ne resterait aucune

(*) *Infrà.*

trace des voyages effectués par les instituteurs et que rien ne s'opposerait à ce que, en dehors de toute autorisation de leurs supérieurs hiérarchiques, et même après avoir cessé leurs fonctions, ils ne réclamassent encore la faveur du prix réduit.

Les compagnies ont toutefois consenti à une simplification d'écritures résultant de la délivrance d'une sorte de feuille de route extraite de carnets à souche préalablement timbrés par l'une d'elles, ainsi qu'il sera expliqué ci-après.

Au lieu de bulletins distincts pour l'aller et le retour, et suivant les réseaux, une seule carte suffira désormais pour toute la durée du voyage, fût-il effectué sur des lignes appartenant à des compagnies différentes.

Le porteur devra être muni de sa photographie, revêtue de sa signature et de celle de l'inspecteur d'académie ou de l'inspecteur primaire.

Le délai de validité étant étendu à deux mois, les inspecteurs pourront être saisis à l'avance des demandes qui affluent en si grand nombre, au moment des congés de Pâques et des grandes vacances, de façon à avoir un loisir suffisant pour établir les cartes et les envoyer aux destinataires.

Afin de prévenir les difficultés résultant de l'extension parfois abusive de la faveur du demi-tarif accordée aux instituteurs et aux institutrices primaires publics, les compagnies ont déclaré expressément qu'elles repoussaient toute assimilation. En ce qui concerne les élèves-maîtres des écoles normales, elles ont cependant consenti, sur mes instances, à maintenir le bénéfice de la réduction de prix à l'élève-maître chargé de classe à l'école annexe, au moment des congés prévus. Si l'école annexe comporte réglementairement plusieurs classes, chaque élève-maître chargé d'une de ces classes bénéficiera de la réduction de prix dans les mêmes conditions. La carte photographique est également obligatoire pour les élèves-maîtres.

Pour que le nouveau système puisse fonctionner lors des prochaines vacances, j'ai fait établir, d'urgence, un certain nombre de carnets que je vous envoie, avec recommandation d'en faire, dès maintenant, confectionner d'autres en quantité suffisante pour n'être pas pris au dépourvu. Car, désormais, mon département n'aura pas à se charger de cette fourniture, pas plus que de la dépense qu'elle occasionnera. Les carnets, d'où la carte de voyage sera détachée et auxquels la souche demeurera adhérente, doivent être préalablement revêtus du timbre de la compagnie à laquelle appartient la principale gare desservant le

chef-lieu du département. L'inspecteur d'académie aura donc à les envoyer en temps utile, par l'intermédiaire du chef de gare, à la compagnie qui les lui renverra timbrés. Il n'en sera remis de nouveaux qu'en échange d'un nombre égal de carnets épuisés, munis de l'intégralité de leurs souches dûment remplies et transmis de même à la direction de la compagnie, par l'intermédiaire du chef de gare.

Sur les carnets que je vous envoie, je n'ai pu faire imprimer le nom du département. Cette indication devra donc être, pour cette fois, remplie à la main. Vous la ferez imprimer à l'avenir. Quant au nom de la compagnie, laissée en blanc dans le texte du modèle et qui s'applique à la compagnie de départ, il devra être rempli *à la main dans chaque cas.*

Vous voudrez bien, en portant ces dispositions à la connaissance des instituteurs et institutrices primaires publics, les inviter à présenter, sans retard, leurs photographies au visa des inspecteurs de leur circonscription. Le visa de l'inspecteur et la signature du porteur devront être placés au bas de la photographie.

Provisoirement et jusqu'au 31 octobre prochain, pour les voyages à effectuer sur un seul et même réseau, vous pourrez utiliser les imprimés actuels, dont il resterait un certain stock, étant bien entendu que les anciennes formules seront employées, comme précédemment, à raison d'un exemplaire pour chaque trajet. Dans tous les cas, les instituteurs et institutrices ou les élèves-maîtres chargés de classe à l'école annexe devront être munis de leur photographie dûment visée, ainsi qu'il a été dit plus haut.

Recevez, etc.

Le Ministre de l'instruction publique, des beaux-arts et des cultes,

RENÉ GOBLET.

MINISTÈRE
DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.

SOUCHE
RESTANT ADHÉRENTE AU CARNET.

N°

DEMANDE DE DEMI-PLACE

pour le parcours :
de
à
avec retour :
de
à
et arrêts facultatifs à :

en faveur de M
institut primaire publi
à
Élève-maître faisant fonctions d'institut adjoint à l'école annexe de l'École normale de

Département d

Délivré à
le 188 .

MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.

DEMANDE DE DEMI-PLACE.

N°

La compagnie des chemins de fer d et, s'il y a lieu, les compagnies correspondantes sont priées de délivrer des billets à demi-tarif pour les parcours suivants :

ALLER :	**RETOUR :**
de	de
à	à

avec arrêts facultatifs aux gares ci-après :

en faveur de M (*) , institut primaire publi à (*ou*) élève-maître faisant fonctions d'institut adjoint à l'école annexe de l'École normale d . département d

A , le 188 .

Valable pendant un délai de deux mois à partir de la date ci-dessus.

Signature de l'Inspecteur de l'Académie ou de l'Inspecteur primaire.

Signature du titulaire.

Sceau de l'Inspecteur de l'Académie.

TIMBRES A DATE DES GARES DE DÉPART ET D'ARRÊT (**).

(*) La présente feuille de route est essentiellement personnelle et le titulaire devra présenter à toute réquisition la photographie contresignée dont il est porteur. Elle ne peut servir à obtenir la réduction du demi-tarif concédée par les compagnies qu'autant que toutes les indications en auront été exactement remplies. Elle doit être remise à la gare d'arrivee définitive et simplement présentée aux gares où l'arrêt est facultatif.

(**) En cas d'insuffisance du nombre des cases prévues ci-dessus, les timbres des gares de départ et d'arrêt qui n'auront pu trouver place dans ces cases seront apposés au verso.

JURISPRUDENCE.

Arrêt au contentieux, du 8 *août* 1885, *interprétant un précédent arrêt du* 30 *janvier* 1880 (*), *lequel interprétait une ordonnance de concession de mines de fer en Algérie, rendue en* 1845 (affaire JUMEL DE NOIRETERRE contre COMPAGNIE DE MOKTA-EL-HADID).

Le conseil d'État statuant au contentieux,

Sur le rapport de la section du contentieux,

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour les sieur et dame Jumel de Noireterre, demeurant à Paris, 23, boulevard de la Tour-Maubourg, ladite requête et ledit mémoire enregistrés au secrétariat du contentieux du conseil d'État les 20 juin et 27 août 1883, et tendant à ce qu'il plaise au conseil, attendu que, par un arrêt rendu le 15 mai 1882 entre les requérants et la compagnie des minerais de fer magnétique de Mokta-El-Hadid, la cour d'appel d'Alger a sursis à statuer jusqu'à ce qu'il ait été décidé, par voie d'interprétation de la décision rendue par le conseil d'État, le 30 janvier 1880, si le gisement de Mokta-El-Hadid comprend ou non les pics ou mamelons de Ksir-Aïech et de Mirba-El-Kirch; attendu que, dans les mémoires produits lors des instances sur lesquelles le conseil d'État a déjà statué, la compagnie de Mokta elle-même a réduit sa demande à la partie superficielle du gisement de Mokta-El-Hadid, qui, de son aveu, était la seule connue en 1845, c'est-à-dire au mamelon ou piton de Mokta-El-Hadid; que, dans les pièces composant l'instruction administrative qui a abouti à l'ordonnance du 9 novembre 1845, le gisement de Mokta-El-Hadid était décrit comme formant presque à lui seul une des éminences dont l'ensemble constitue le Djebel-Bellouth; qu'en décidant que la réserve de l'article 5 de l'ordonnance précitée ne s'appliquait

(*) Volume de 1880, p. 39 et 210.

pas au gisement de Mokta-El-Hadid, le conseil d'État n'a voulu soustraire à l'application du dit article que la seule éminence ainsi nommée, dont la délimitation naturelle est formée par le thalweg des torrents qui la séparent des mamelons voisins et a par là même consacré les droits du propriétaire de la surface aux minerais exploitables à ciel ouvert qui se rencontrent sous les mamelons voisins, absolument distincts du gisement réservé, soit à raison de l'état des lieux, soit à raison de la différence des noms qui leur sont attribués; attendu, d'autre part, que l'État peut être tenu envers les requérants à une garantie plus ou moins onéreuse, suivant l'interprétation que donnera le conseil d'État; décider que l'État doit être appelé en cause et que la compagnie de Mokta n'a aucun droit aux minerais de la surface qui se trouvent dans les deux mamelons de Ksir-Aïech et de Mirba-El-Kirch; condamner ladite compagnie aux dépens;

Vu l'arrêt de la cour d'appel d'Alger, en date du 15 mai 1882;

Vu la décision du conseil d'État, statuant au contentieux, en date du 30 janvier 1880;

Vu le mémoire en défense présenté pour la compagnie des minerais de fer magnétique de Mokta-El-Hadid, dont le siège est à Paris, 26, avenue de l'Opéra, agissant poursuites et diligences de son directeur, le sieur Parran, le dit mémoire enregistré comme ci-dessus, le 28 janvier 1884, et tendant à ce qu'il plaise au conseil, attendu que la nature d'un gisement est caractérisée par celle de la substance ou des substances qui y prédominent; que sa position topographique est fixée par celle d'un point ou d'une localité remarquable, situés sur la masse minérale ou dans son voisinage; que le gisement de Mokta-El-Hadid forme une masse continue de 1.600 mètres en direction, dont les affleurements sont visibles sur un développement de 1.500 mètres; que les limites du gisement n'ont aucun rapport avec les plis de terrains indiqués par les époux Jumel de Noireterre, simples rigoles d'écoulement des eaux pluviales, mais sont ses limites naturelles, c'est-à-dire sa terminaison en étendue et en profondeur ou la limite même du périmètre concédé, si le gisement s'étend jusque-là, déclarer que l'ordonnance du 9 novembre 1845 a concédé le gisement de fer oxydulé magnétique de Mokta-El-Hadid, y compris les parties superficielles de ce gisement, exploitables à ciel ouvert, tel qu'il se poursuit et se comporte et en tant qu'il ne sort pas des limites de la concession;

Vu les observations du ministre des travaux publics, en

réponse à la communication qui lui a été donnée du présent pourvoi; lesdites observations enregistrées comme ci-dessus le 11 avril 1885; ensemble l'avis du conseil général des mines et les rapports des ingénieurs des mines;

Vu les mémoires en réplique présentés par les sieur et dame Jumel de Noireterre; lesdits mémoires enregistrés comme ci-dessus les 3 et 15 juillet 1885, par lesquels ils déclarent persister dans leurs précédentes conclusions;

Vu le nouveau mémoire présenté pour la compagnie des minerais de fer magnétique de Mokta-El-Hadid, ledit mémoire enregistré comme ci-dessus le 13 juillet 1885, et tendant aux mêmes fins que le précédent.

Ouï Mᵉ Bailly, maître des requêtes, en son rapport;

Ouï Mᵉˢ Pérouse et Bouchié de Belle, avocats des sieur et dame Jumel de Noireterre, et Mᵉ Aguillon, avocat de la compagnie de Mokta-El-Hadid, en leurs observations;

Ouï M. Le Vavasseur de Précourt, maître des requêtes, commissaire du gouvernement, en ses conclusions;

Sur les conclusions des sieur et dame Jumel de Noireterre tendant à faire mettre l'État en cause :

Considérant que le conseil d'État est saisi du pourvoi en interprétation ci-dessus visé en exécution d'un arrêt de la cour d'appel d'Alger, du 15 mai 1882;

Considérant que l'État n'a pas été partie à l'instance introduite devant le tribunal civil de Bône et portée en appel devant la cour d'Alger; que, dès lors, les requérants ne sont pas recevables, à l'occasion de leur demande d'interprétation, à conclure à ce que l'État soit appelé en cause devant le conseil d'État;

Sur les conclusions tendant à l'interprétation de l'arrêt du conseil d'État du 30 janvier 1880 :

Considérant que, par son arrêt du 15 mai 1882, la cour d'appe d'Alger a sursis à statuer sur la contestation pendante entre les sieur et dame Jumel de Noireterre et la compagnie des minerais de fer magnétique de Mokta-El-Hadid jusqu'à ce qu'il ait été décidé, par voie d'interprétation de la décision rendue par le conseil d'État le 30 janvier 1880, si le gisement de Mokta-El-Hadid comprend ou non les pics ou mamelons de Ksir-Aïech et de Mirba-El-Kirch;

Considérant que le gisement de Mokta-El-Hadid, sur lequel le droit d'exploitation à ciel ouvert a été reconnu en faveur de la dite compagnie par voie d'interprétation de son acte de concession, suivant l'arrêt du conseil d'État du 30 janvier 1880, com-

prend le minerai de fer oxydulé magnétique qui se rencontre d'une manière continue dans le massif situé au nord du lac Fetzara; que, si le mamelon dans lequel a été ouverte la galerie romaine connue sous le nom de Mokta-El-Hadid forme la partie de la concession spécialement explorée en 1845, il n'en résulte pas que le gisement de Mokta-El-Hadid ne doive pas comprendre la partie de la masse minérale qui se prolonge sous les mamelons de Ksir-Aïech et de Mirba-El-Kirch, qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'avis du conseil général des mines que les ravins qui sillonnent la surface sous laquelle s'étend le minerai sont dus à l'action des eaux pluviales et représentent des accidents purement superficiels étrangers à la constitution même du gîte et ne peuvent diviser la masse minérale en plusieurs gisements distincts;

Qu'il suit de là que les sieur et dame Jumel de Noireterre ne sont pas fondés à prétendre que l'arrêt du 30 janvier 1880 ait entendu limiter au mamelon de Mokta-El-Hadid le gisement de fer oxydulé magnétique concédé au sieur Talabot, par l'ordonnance du 9 novembre 1845.

Décide :

Art. 1[er]. Il est déclaré que le gisement de Mokta-El-Hadid comprend les pics ou mamelons désignés sous les noms de Ksir-Aïech et de Mirba-El-Kirch.

Art. 2. Les conclusions des sieur et dame Jumel de Noireterre tendant à appeler l'État en cause sont rejetées.

Art. 3. Les sieur et dame Jumel de Noireterre sont condamnés aux dépens.

Mines. — Dommages causés a un chemin de fer antérieurement au cahier des charges de 1853. — Responsabilité de l'exploitant (affaire Compagnie du chemin de fer de Paris a Lyon contre Société des houillères de Rive-de-Gier).

I. *Jugement rendu, le 22 juin 1881, par le tribunal civil de Saint-Étienne.*

(extrait.)

La compagnie de chemin de fer a actionné la société des houillères de Rive-de-Gier, en payement d'indemnité pour réparation des dommages de toute nature causés à ses propriétés

par les travaux souterrains de ladite société depuis l'année 1846 jusqu'au 1er janvier 1856.

Ladite société des houillèrès prétend ne pas être tenue des dommages dont s'agit; elle soutient d'abord qu'entre deux concessionnaires de l'État, des dommages ne sont dus par le plus ancien ou le plus récent, qu'en vertu de l'article 1382 du Code civil, c'est-à-dire pour le cas de faute; ensuite et dans tous les cas, l'article 24 du cahier des charges annexé à la convention du 16 mai 1853 l'exonère de toutes les dépenses de réparations exécutées postérieurement au 1er janvier 1856.

Sur le premier moyen, la société des houillères ne justifie pas sa prétention; en réalité, avant le 1er janvier 1856, époque à laquelle est devenu exécutoire le cahier des charges dont s'agit, les parties ou leurs auteurs se trouvaient l'un au regard de l'autre dans le droit commun; il n'est ni contestable ni contesté suivant les principes généraux du droit que l'exploitant de mines qui cause un dommage au propriétaire de la surface est tenu à la réparation de ce dommage, même lorsqu'il n'est articulé aucune faute de l'exploitation; il n'existe aucune loi qui fasse exception à ces principes lorsqu'il s'agit de route, voies ferrées, canaux ou autres travaux autorisés ou concédés par l'État; au surplus les experts constatent que la société ne niait pas le principe de la dette, mais trouvait seulement exagérés les chiffres mis en avant par le chemin de fer.

Sur le second moyen, et sans apprécier autrement la portée de l'article 24 du cahier des charges,

On ne saurait admettre que ce cahier des charges ait affranchi la société des houillères du payement des indemnités dues pour dégradations antérieures au 1er janvier 1856, ni que l'engagement pris par la compagnie de Rhône-et-Loire de rectifier et exécuter le nouveau chemin de fer ait eu pour effet d'anéantir l'obligation personnelle existante pour la société des houillères envers l'ancienne compagnie des chemins de fer; ce serait donner à ce cahier des charges un effet rétroactif et priver le chemin de fer d'un droit acquis, d'un droit résultant d'un fait accompli.

Sur le chiffre des dommages, des experts ont été nommés pour la constatation et l'évaluation de ces dommages, par deux ordonnances de référé en date du 25 juillet 1855 et 31 janvier 1856, et par un jugement du 18 mai 1857.

Les experts dans leur rapport déposé au greffe, le 21 octobre 1878, estiment les dommages causés au chemin de fer à la somme de 149.450f,30.

Ils ont sainement apprécié les dommages dont s'agit; les parties soulèvent, il est vrai, diverses critiques contre les bases acceptées par les experts et contre leurs estimations; mais ces critiques ne sont pas justifiées; la compagnie du chemin de fer prétend notamment que les intérêts d'une somme de 22.285 fr. dus pour travaux et pour réparations urgentes exécutées, de 1846 au 1er janvier 1856, lui sont dus au fur et à mesure d'exécution des travaux, avant toute demande judiciaire, tandis que les experts estiment que les intérêts antérieurs à la demande ne sont pas dus.

Il n'y a pas lieu d'examiner cette prétention de la compagnie au point de vue du droit et notamment des dispositions de l'article 2001 du Code civil; en effet, l'avis des experts n'a pas été seulement motivé par la raison exprimée dans le rapport à savoir, que la compagnie a négligé de réclamer le remboursement, au fur et à mesure des dépenses, mais aussi par cette considération qu'ils n'ont pu vérifier la complète exactitude et utilité de la dépense faite.

En dehors de l'avis des experts, cette considération de fait suffirait au tribunal pour faire rejeter la prétention de la compagnie.

. . . .

Par ces motifs,

Le tribunal, jugeant en premier ressort et matière ordinaire, donne acte aux consorts de Varey de leur déclaration, qu'ils s'en rapportent à justice sur le mérite et le bien fondé de la demande du chemin de fer, déclare la société de Rive-de-Gier responsable au regard de la compagnie demanderesse des dommages causés aux propriétés du chemin de fer ou de son auteur par le fait des travaux de ladite société, de 1846 au 1er janvier 1856, et, homologuant le rapport des experts, la condamne à payer, à ladite compagnie du chemin de fer : 1° la somme capitale de 149.450f,30. . . . .

Rejette toutes plus amples fins et conclusions des parties, condamne la compagnie de Rive-de-Gier aux dépens qui comprendront les frais de référé et de l'expertise.

II. *Arrêt rendu, le* 9 *juin* 1882, *par la Cour d'appel de Lyon.*

(EXTRAIT.)

Sur le défaut de qualité :

Les documents produits prouvent que la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée s'est fait céder tous les droits, même mobiliers, que pouvait avoir la compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne.

Du reste, à l'audience, la société des houillères de Rive-de-Gier n'a pas insisté sur la fin de non-recevoir.

Au fond :

Il n'est pas douteux que la loi du 21 avril 1810 oblige les concessionnaires de mines à indemniser les propriétaires de la surface de tous les dommages qu'ils leur causent, sans qu'il soit nécessaire de rechercher si ces concessionnaires de mines ont commis une faute.

Il n'est pas douteux non plus que depuis le 1er janvier 1856, époque de la mise à exécution des nouveaux cahiers des charges acceptés par les compagnies de chemins de fer, ces dernières compagnies, à la différence des autres propriétaires de la surface, ne peuvent réclamer aux concessionnaires de mines des indemnités qu'en se prévalant d'une faute résultant d'un vice dans l'exploitation.

Les dommages dont se plaint la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et que la société des houillères de Rive-de-Gier refuse de réparer sont antérieurs au 1er janvier 1856, et rien ne prouve qu'ils soient la conséquence d'une faute résultant d'un vice dans l'exploitation de la mine.

Dès lors, la question principale du procès est de savoir si l'article 24 du cahier des charges qui, à partir du 1er janvier 1856, soumet les compagnies de chemins de fer au droit commun, constitue une simple application des principes de la loi du 21 avril 1810 ou, au contraire, une innovation.

A la vérité, l'existence d'un chemin de fer au-dessus d'une mine est une circonstance fâcheuse pour le concessionnaire de la mine.

D'une part, en effet, le passage des wagons ébranle la mine tout autrement que ne pourrait le faire le passage des voitures ou des charrettes.

D'autre part, une compagnie de chemin de fer est forcée de demander le relèvement de la voie dès qu'il se produit un affais-

sement un peu sensible, tandis qu'un propriétaire ordinaire ne réclame habituellement la réparation que des dommages graves.

Mais il s'agit là de circonstances dont le législateur de 1810 ne s'est aucunement préoccupé, à une époque surtout où il n'existait en France aucun chemin de fer.

Ce législateur, en enlevant, dans un intérêt d'ordre public, au propriétaire de la surface, une partie de sa chose, a dû lui maintenir intact tout qu'il ne lui enlevait pas; dans sa pensée, la surface n'est pas asservie à la mine, mais plutôt la mine assujettie à la surface.

Le premier devoir des concessionnaires de la mine est de supporter le sol, de veiller à la solidité des choses et à la sûreté des personnes qui sont au-dessus de la mine.

Il n'y a pas à examiner si la concession du chemin de fer est postérieure à la concession de la mine.

En concédant le chemin de fer, après avoir concédé la mine, l'État n'est pas comme un vendeur qui vendrait deux fois le même objet.

Il ne donne au chemin de fer rien de ce qui appartient à la mine.

Enfin, il n'y a pas lieu de s'arrêter devant une dernière objection de la société des houillères de Rive-de-Gier qui prétend que, la plupart des travaux ayant été exécutés postérieurement au 1er janvier 1856, on doit leur appliquer l'article 24 des clauses générales du cahier des charges du chemin de fer.

En effet, le cahier des charges doit rester étranger à la réparation des dommages qui existaient avant le 1er janvier 1856.

L'État n'a évidemment pas voulu statuer pour le passé et dispenser les concessionnaires de mines des obligations qui pesaient sur eux par suite de faits déjà accomplis.

En ce qui touche l'estimation des dommages :

Les appréciations des experts sont exactes et doivent être acceptées.

Par ces motifs et ceux des premiers juges, ceux du moins qui n'ont rien de contraire au présent arrêt, la cour confirme le jugement et condamne la compagnie appelante à l'amende et aux dépens d'appel.

III. — *Arrêt rendu, le 21 juillet 1885, par la Cour de cassation* (chambre civile).

(EXTRAIT.)

Sur le moyen unique du pourvoi :

Aux termes de l'article 15 de la loi du 21 avril 1810, tout concessionnaire de mines est tenu de réparer le préjudice que son exploitation occasionne aux constructions ou installations faites à la surface par les propriétaires ou avec leur autorisation; cette responsabilité existe sans qu'il y ait lieu de distinguer si ces constructions ou installations sont d'intérêt public ou privé, si elles sont postérieures ou non à l'exploitation de la mine, par cela seul qu'un dommage a été causé à la suite de travaux exécutés même suivant les règles de l'art, c'est-à-dire sans faute imputable au concessionnaire des mines.

En l'absence de toute dérogation postérieure à cet égard, il devait en être ainsi au profit des compagnies de chemin de fer substituées aux droits et aux obligations des propriétaires de la surface, du moment que la construction de la voie ferrée sur un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine ne portait à la propriété minière aucune atteinte directe et susceptible de constituer une éviction partielle de ladite propriété.

Si, d'après l'article 24 du cahier des charges de 1853 applicable aux chemins de fer à construire à partir du 1er janvier 1856, les travaux de consolidation dans l'intérieur d'une mine antérieurement concédée et tous les dommages résultant de leur traversée pour les concessionnaires de la mine sont à la charge de la compagnie du chemin de fer, cette disposition nouvelle ne saurait rétroagir et porter atteinte aux droits antérieurement acquis.

Dans l'espèce, il est constaté par l'arrêt attaqué que les dommages dont la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée réclamait la réparation, remontent à une époque antérieure au 1er janvier 1856; dès lors, la cour de Lyon en accueillant sa prétention, loin de violer les articles visés par le pourvoi, en a fait au contraire une exacte application.

PERSONNEL.

ORGANISATION DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Décret du 7 août. — M. Picard, conseiller d'État en service ordinaire, directeur des chemins de fer, est chargé, en outre, de la direction des routes, de la navigation et des mines.

Il prendra le titre de directeur général des ponts et chaussées, des mines et des chemins de fer.

I. — Ingénieurs.

NOMINATIONS.

Décret du 25 août. — Sont nommés élèves-ingénieurs de 3e classe, pour prendre rang à dater du 1er octobre 1885, les élèves de l'école polytechnique dont les noms suivent :

MM. Coste.
Bernheim.
Prost.
Mettrier.
Laurent.

CONGÉ RENOUVELABLE.

26 *juillet.* — M. Genreau, ingénieur en chef de 2e classe, chargé de l'arrondissement minéralogique de Nancy, est placé dans la situation de congé renouvelable pour une période de cinq ans et autorisé à entrer au service de la Société des hauts-fourneaux, forges et laminoirs Dupont et Fould.

DÉCISIONS DIVERSES.

4 juillet. — La section de la ligne de Saint-Claude à La Cluse, comprise entre Oyonnax et La Cluse, est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, savoir :

A la 5e section d'ingénieur en chef;

Au 1er arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines.

Idem. — La ligne d'Angers à La Flèche est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans et prolongements, savoir :

A la 2e section d'ingénieur en chef;

Au 1er arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines.

26 juillet. — M. Küss, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé du sous-arrondissement minéralogique de Grenoble et attaché au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, est mis en congé sans traitement pendant cinq mois et autorisé à se charger d'une mission d'exploration industrielle au Chili et en Bolivie.

Idem. — M. Humbert, ingénieur ordinaire de 2e classe, détaché au ministère de la guerre en qualité de répétiteur auxiliaire à l'école polytechnique, et attaché au contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord, est attaché, en outre, au service des carrières de Paris et du département de la Seine, en remplacement de M. Jordan, précédemment promu au grade d'ingénieur en chef.

28 juillet. — La section du chemin de fer de Brou à Bessé, comprise entre Courtalain et Bessé, est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État, savoir :

A la 2e section d'ingénieur en chef;

A l'arrondissement unique d'ingénieur ordinaire des mines.

Idem. — La ligne de Port-de-Piles à Preuilly et la section de la ligne de Civray au Blanc sont rattachées, pour l'exploitation technique, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans et prolongements, savoir :

A la 2e section d'ingénieur en chef;

Au 1er arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines.

Idem. — La section de la ligne d'Argent à Bourges est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du contrôle de

l'exploitation des chemins de fer d'Orléans et prolongements, savoir :

A la 1[re] section d'ingénieur en chef;

Au 2[e] arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines.

3 *août.* — M. Termier, ingénieur ordinaire de 3[e] classe, chargé du sous-arrondissement minéralogique de Nice, est attaché à l'école des mines de Saint-Étienne, en qualité de professeur des cours de physique, de minéralogie et de géologie (emploi créé).

Idem. — La section de la ligne de Fougères à Vire, comprise entre Chaulieu et Sourdeval est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, savoir :

A la 1[re] section d'ingénieur en chef;

Au 3[e] arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines.

11 *août.* — Le service de surveillance des appareils à vapeur du département du Lot, actuellement confié aux ingénieurs des ponts et chaussées, est rattaché aux attributions du service du sous-arrondissement minéralogique de Rodez (*).

13 *août.* — M. Olry, ingénieur ordinaire de 1[re] classe, chargé du service du sous-arrondissement minéralogique de Lille et attaché, en outre, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord, est chargé de l'arrondissement minéralogique de Nancy en remplacement de M. Genreau, mis en congé renouvelable.

M. Olry remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — Un congé de soixante-cinq jours sans traitement est accordé à M. Luuyt (Maurice), ingénieur ordinaire de 3[e] classe, pour faire un voyage d'instruction dans les États-Unis de l'Amérique du Nord.

Idem. — M. de Gouvenain, ingénieur en chef de 1[re] classe, chargé du service de l'arrondissement minéralogique de Clermont-Ferrand, est autorisé, à titre temporaire et personnel, à habiter Moulins au lieu de Clermont-Ferrand, sa résidence officielle.

21 *août.* — La section de Port-Boulet à Port-de-Piles comprise entre l'Ile-Bouchard et Port-de-Piles est rattachée, pour l'exploi-

(*) Application du décret du 30 avril 1880 et de la circulaire du 21 juillet suivant (volume de 1880, p. 92 et 256).

tation technique, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État, savoir :

A la 1re section d'ingénieur en chef;

Au 2e arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines.

22 *août.* — M. Soubeiran, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé du sous-arrondissement minéralogique d'Arras et attaché au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord, est chargé du sous-arrondissement minéralogique de Lille et du 3e arrondissement de la 2e section du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord, en remplacement de M. Olry, appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. Chesneau, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé du sous-arrondissement minéralogique de Valenciennes et attaché au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord, est chargé du sous-arrondissement minéralogique d'Arras et du 2e arrondissement de la 2e section du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord, en remplacement de M. Soubeiran.

4 *septembre.* — M. Olry, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé des fonctions d'ingénieur en chef de l'arrondissement minéralogique de Nancy, restera chargé, à sa nouvelle résidence, de l'achèvement de la topographie souterraine du bassin houiller de Valenciennes.

15 *octobre.* — M. Chesneau, ingénieur ordinaire de 2e classe, à Arras, est désigné pour assurer l'intérim du sous-arrondissement minéralogique de Valenciennes, jusqu'à la désignation du titulaire de ce service.

II. — Gardes-mines.

NOMINATIONS.

13 *août.* — M. Rossi, candidat déclaré admissible, est nommé garde-mines de 4e classe et attaché dans le département du Pas-de-Calais, à la résidence d'Arras, aux services du sous-arrondissement minéralogique d'Arras et du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord (2e section).

DÉCISIONS DIVERSES.

27 *juin.* — M. Vollot, garde-mines de 2e classe attaché, dans le département du Cher, à la résidence de Bourges, aux services

du sous-arrondissement minéralogique de Bourges et du contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans (1re section) passe, dans le département de la Gironde, à la résidence de Bordeaux', au service du sous-arrondissement minéralogique de Bordeaux.

11 *juillet.* — M. Chaudoreille, garde-mines de 4e classe, attaché, à la résidence de Mascara, au service du sous-arrondissement minéralogique d'Oran, est attaché, en outre, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Arzew à Saïda et prolongements.

Idem. — M. Rouzaud (Calixte), 'garde-mines de 2e classe, en congé sans traitement, est remis en activité et attaché, dans le département du Cher, à la résidence de Bourges, aux services du sous-arrondissement minéralogique de Bourges et du contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans (1re section).

11 *juillet.* — M. Métivet, garde-mines de 3e classe, attaché, dans le département de Vaucluse, à la résidence d'Avignon, aux services du sous-arrondissement minéralogique de Marseille et du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (3e section), passe, dans le département de la Seine, au service de la surveillance des appareils à vapeur.

Idem. — M. Nibourel, garde-mines principal, attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, à la résidence de Rouen, aux services du sous-arrondissement minéralogique de Rouen et du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest (1re section), passe, dans le département de Vaucluse, à la résidence d'Avignon, aux services du sous-arrondissement de Marseille et du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (3e section).

26 *juillet.* — M. Flandrin, garde-mines de 4e classe, attaché au service de la statistique de l'industrie minérale (administration centrale), passe dans le département de la Seine-Inférieure, à la résidence de Rouen, aux services du sous-arrondissement minéralogique de Rouen et du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest (1re section).

3 *août.* — M. Froissardey, garde-mines de 2e classe, attaché au service des carrières de Paris et du département de la Seine, est attaché, en outre, au service des appareils à vapeur du département de la Seine.

13 *août.* — M. Rouzaud (Calixte), garde-mines de 2e classe, attaché, dans le département du Cher, à la résidence de Bourges, aux services du sous-arrondissement minéralogique de Bourges

et du contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans (1re section), est mis à la disposition du gouvernement tunisien, pour le service des mines de la régence.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

13 *août.* — M. Coret, garde-mines de 2e classe, attaché, dans le département du Pas-de-Calais, aux services du sous-arrondissement minéralogique d'Arras et du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord (2e section), passe, dans le département du Cher, à la résidence de Bourges, aux services du sous-arrondissement de Bourges et du contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans (1re section).

22 *août.* — M. Gilbert, garde-mines de 3e classe, attaché, dans le département de la Seine, au service de la direction du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, passe, dans le département de l'Aube, au service de la 1re section du contrôle de l'exploitation du même réseau.

RETRAITE.

1er *août.* — M. Chevallot, garde-mines de 2e classe, attaché, dans le département de la Gironde, au service du sous-arrondissement minéralogique de Bordeaux.

DÉCÈS.

29 *juin.* — M. Hanoy, garde-mines de 3e classe, attaché au service de surveillance des appareils à vapeur dans le département de la Seine.

LOIS, DÉCRETS ET ARRÊTÉS

CONCERNANT

LES MINES, CARRIÈRES, SOURCES D'EAUX MINÉRALES, CHEMINS DE FER EN EXPLOITATION, ETC.

Décret du Président de la République, du 14 septembre 1885, *autorisant le s*[r] MOREAU, *entrepreneur, à établir un dépôt de dynamite de 2*[e] *catégorie sur le territoire de la commune de* BOURG-SOUS-LA-ROCHE (Vendée).

Arrêté ministériel, du 9 octobre 1885, réglementant le service des passages à niveau des chemins de fer de l'Ouest.

Le ministre des travaux publics,

Vu l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845 (*);

Vu l'article 4 de la loi du 15 novembre 1846 (**);

Vu l'arrêté ministériel du 8 novembre 1868, concernant la réglementation du service des passages à niveau des chemins de fer de l'Ouest;

Vu les propositions de la compagnie concessionnaire de ce réseau tendant à régler d'une manière générale la classification et les conditions de service des passages à niveau situés sur les diverses lignes qu'elle exploite, ensemble les rapports des ingénieurs du contrôle et l'avis du Comité de l'exploitation technique des chemins de fer;

Sur le rapport du conseiller d'État en service ordinaire, directeur général des ponts et chaussées, des mines et des chemins de fer,

---

(*) 2[e] volume de 1845, p. 812.
(**) 2[e] volume de 1846, p. 234.

Arrête :

Art. 1er. Les passages à niveau situés sur le réseau des chemins de fer de l'Ouest sont classés, en raison de leur importance, en six catégories définies ci-après :

1re *catégorie.* — Passages donnant accès à des voies d'une grande fréquentation ;

2e *catégorie.* — Passages donnant accès à des voies d'une fréquentation moyenne ;

3e *catégorie.* — Passages donnant accès à des voies peu fréquentées ;

4e *catégorie.* — Passages établis sous condition d'intermittence ;

5e *catégorie.* — Passages concédés à des particuliers ;

6e *catégorie.* — Passages pour piétons.

Le gardiennage et le service des passages à niveau s'effectuent, pour chacune des six catégories, ainsi qu'il est indiqué aux articles ci-après :

Art. 2. — *Passages de* 1re *catégorie.* — Pendant le jour, les barrières sont habituellement ouvertes et gardées à vue par un garde sédentaire, homme ou femme.

Pendant la nuit, les barrières sont fermées et gardées à vue par un garde sédentaire homme, qui doit les ouvrir à toute réquisition du public, lorsque la voie peut être traversée. Les barrières sont éclairées par deux feux, un de chaque côté de la voie.

Art. 3. — *Passages de* 2e *catégorie.* — Pendant le jour, les barrières sont habituellement ouvertes et gardées à vue par un garde sédentaire, homme ou femme.

Pendant la nuit, les barrières sont fermées à clef et non gardées ; le garde, qui est logé dans la maison contiguë au passage, doit se rendre à l'appel des personnes qui demandent l'ouverture des barrières. Le passage est éclairé par un feu placé du côté de la maison du garde.

Art. 4. — *Passages de* 3e *catégorie.* — Pendant le jour, les gardes-barrières ont la faculté, ou de tenir leurs barrières habituellement ouvertes, — à la condition de les garder à vue, — ou de les tenir habituellement fermées. Toutefois, pour certains passages désignés par des arrêtés préfectoraux, l'ouverture habituelle des barrières pendant le jour peut être rendue obligatoire.

Pendant la nuit, les barrières sont habituellement fermées à clef et manœuvrées par un garde logé dans la maison contiguë au passage à niveau et qui doit se lever pour livrer passage aux voitures lorsqu'il en est requis.

Le passage n'est pas éclairé pendant la nuit.

Dans certaines circonstances déterminées par des arrêtés préfectoraux, le service des barrières peut être assuré, soit par le garde d'un des passages à niveau voisins, soit par un des agents chargés de l'entretien et de la surveillance de la voie dans le canton où se trouve le passage à niveau; *ces barrières, lorsqu'elles sont ouvertes, ne sont pas gardées à vue;*

Dans cette catégorie se trouvent notamment les barrières manœuvrées à distance.

Art. 5. — *Passages de 4e catégorie.* — Les barrières sont habituellement fermées à clef le jour et la nuit; le service en est fait, aux heures et aux époques déterminées par l'administration, par un garde spécial, homme ou femme. Le passage n'est pas éclairé pendant la nuit.

Art. 6. — *Passages de 5e catégorie.* — Les barrières des passages à niveau, soit pour voitures, soit pour piétons, concédés à des particuliers, à charge, par eux, d'en assurer la manœuvre à leurs risques et périls, sont fermés à clef par les propriétaires, qui demeurent responsables des conséquences que pourrait entraîner leur négligence.

Art. 7. — *Passages de 6e catégorie.* — Dans la 6e catégorie sont rangées tous les passages à niveau publics pour piétons, isolés ou accolés à des passages pour voitures.

Ces passages sont munis de petites barrières ou portillons que les passants ouvrent eux-mêmes à leurs risques et périls et qui se referment par leur propre poids, à moins qu'ils ne soient munis d'appareils qui empêchent l'introduction du bétail; les barrières pourront, avec l'autorisation de l'administration, être remplacés par des tourniquets.

Les passages à niveau pour piétons ne sont pas éclairés la nuit.

Art. 8. — *Fermeture à clef des barrières.* — Les grandes barrières des passages à niveau des trois premières catégories ne sont fermées à clef que la nuit. Le jour, dans les intervalles où elles sont fermées aux voitures, elles sont seulement assujetties de manière à ne pouvoir être ouvertes par le vent ou par une simple pression.

Dans aucun cas les gardes ne doivent s'éloigner de leur poste sans avoir préalablement fermé les barrières à clef.

Les portillons des passages à niveau publics pour piétons, isolés ou accolés aux passages pour voitures, ne sont fermés à clef ni le jour ni la nuit.

Art. 9. — *Manœuvre des barrières.* — Les barrières de toutes catégories doivent être fermées cinq minutes au moins avant l'heure du passage des trains réguliers, facultatifs ou extraordinaires annoncés. On les rouvre, s'il y a lieu, immédiatement après le passage des trains.

Comme les trains facultatifs peuvent ne pas avoir lieu, les barrières sont rouvertes dix minutes après l'heure réglementaire de leur passage, s'ils n'ont pas eu lieu.

Pendant le temps où les barrières sont fermées, si le passage est demandé, il peut être livré dans les conditions ci-après indiquées à l'article 10.

Art. 10. Lorsque l'ouverture des barrières est demandée, le garde doit s'assurer que les voies peuvent être traversées avant l'arrivée d'un train ou d'une machine; dans ce cas, il ouvre les barrières en commençant par la barrière de sortie, et les referme immédiatement.

Il doit refuser d'ouvrir lorsqu'un train arrivant est en vue à moins de 2 kilomètres, ou est annoncé, soit par la trompe d'appel du garde voisin, soit par tout autre moyen.

Aux passages à niveau qui sont fermés par des barrières manœuvrées à distance, la demande d'ouverture se fait au moyen de sonnettes, et, de son côté, l'agent chargé de la manœuvre doit prévenir le public par plusieurs coups de sonnette avant de fermer la barrière.

Art. 11. — *Exceptions.* — Les conditions prescrites pour le service des diverses catégories de passages à niveau ne sont pas absolues; il peut y être dérogé dans certains cas, en vertu de décisions spéciales de l'administration, lorsque des circonstances particulières, telles que la fréquentation exceptionnelle d'une partie de la ligne, la position exceptionnelle de certains passages, etc., le rendent nécessaire, ou lorsque la ligne n'a pas de service de nuit.

Il est dès à présent prescrit, comme exception aux règles ci-dessus établies en ce qui concerne la fermeture des barrières, que les passages à niveau de toutes catégories, compris d'une part sur les lignes de Saint-Germain, d'Argenteuil, de Versailles (R. D.) et le raccordement de Viroflay, et, de l'autre, entre Paris Montparnasse) et l'embranchement de Viroflay, sont habituellement fermés à cause de la fréquence des trains.

En outre, les passages à niveau de toutes catégories situés entre les poteaux indicateurs de limite de protection des signaux avancés des gares doivent être normalement fermés lorsqu'il y a

un train en gare, et le passage ne peut être livré aux animaux et aux voitures que sur l'ordre du chef de gare ou de l'agent chargé de commander les manœuvres du train, conformément aux consignes spéciales à chaque passage.

Les passages à niveau importants établis aux gares et qui seront spécialement désignés par des arrêtés préfectoraux de classement ne pourront, dans aucun cas, être interdits à la circulation des voitures ou piétons pendant plus de cinq minutes, alors que des trains de voyageurs ou de marchandises seraient arrêtés à ces gares; lorsque le service nécessitera l'interruption d'un passage pendant un temps plus long, on devra, toutes les cinq minutes, interrompre le service des trains pendant le temps nécessaire pour permettre le passage des voitures ou des piétons qui attendent.

De même, sur les lignes où le service est interrompu pendant la nuit, les barrières des passages à niveau des 1re, 2e et 3e catégories restent ouvertes, sauf les nécessités du service, entre le passage du dernier train du soir et celui du premier train du matin.

Art. 12. La compagnie des chemins de fer de l'Ouest présentera séparément, pour chacun des départements traversés, si elle ne l'a déjà fait, des propositions pour le classement des passages à niveau, d'après les bases qui précèdent, et dans la forme du cadre ci-après :

DÉSIGNATION des passages à niveau.	NUMÉRO d'ordre depuis l'origine de la ligne.	COMMUNES.	DISTANCES depuis l'origine de la ligne.	CATÉGORIE du passage principal.	PASSAGES de 6e catégorie pour piétons accolés aux passages pour voitures.	CONDITIONS particulières du service.

Les préfets statueront sur ces propositions, après avoir pris l'avis du service du contrôle, par des arrêtés qui seront soumis à l'approbation ministérielle.

Art. 13. Les préfets des départements traversés par les lignes du réseau de l'Ouest, les fonctionnaires et agents du service du

contrôle sont chargés de surveiller l'exécution du présent arrêté qui sera notifié à la compagnie.

***Art.* 14. L'arrêté ministériel du 8 *novembre* 1868 est abrogé.**

Paris, le 9 octobre 1885.

DEMÔLE.

Décret du Président de la République, du 15 *octobre* 1885, *autorisant le s*[r] GÉO-VIAN, *ingénieur à Paris, à établir un dépôt de dynamite de* 1[re] *catégorie, à la pointe de Revellata, sur le territoire de la commune de* CALVI (Corse).

Décret du Président de la République, du 29 *octobre* 1885, *autorisant les s*[rs] ARCHAMBAULT ET C[ie], *entrepreneurs de travaux publics, à établir un dépôt de dynamite sur le territoire de la commune de* BREUIL-BARRET (Vendée).

Décret du Président de la République, du 29 *octobre* 1885, *autorisant le s*[r] OLLAGNIER *à établir un dépôt de dynamite de* 2[e] *catégorie sur le territoire de la commune de* PISSOTTE (Vendée).

CIRCULAIRES ET INSTRUCTIONS

ADRESSÉES

AUX PRÉFETS, AUX INGÉNIEURS DES MINES, ETC.

FONCTIONNAIRES ET AGENTS DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. — DEMANDES DE CONGÉS.

A M. , ingénieur en chef des mines.

Paris, le 1er septembre 1885.

Monsieur l'ingénieur en chef, d'après les dispositions des circulaires et règlements relatifs aux congés, les demandes de congé formées par les fonctionnaires et agents relevant du ministère des travaux publics doivent parvenir à l'administration supérieure accompagnées de l'avis des chefs de service et par l'intermédiaire des préfets.

Ces dispositions sont fréquemment perdues de vue. L'administration se trouve ainsi obligée de renvoyer ou d'instruire les demandes incomplètes ou irrégulièrement transmises. Il en résulte des complications préjudiciables à la régularité du service et à la rapide expédition des affaires.

Pour remédier à cet état de choses, je crois devoir appeler votre attention sur la nécessité d'observer strictement les diverses dispositions relatives aux congés et notamment les prescriptions suivantes :

1° Lorsque le fonctionnaire ou l'agent qui désire obtenir un congé se trouve attaché à plusieurs services à la fois, MM. les chefs de service devront se concerter pour que la demande parvienne à l'administration supérieure avec l'avis motivé de chacun d'eux sans exception ;

2° La demande de congé, accompagnée des avis réglementaires, et, s'il y a lieu, du certificat médical, devra toujours être adressée à l'administration par l'intermédiaire du préfet du département où réside le fonctionnaire ou l'agent.

Vous voudrez bien, d'ailleurs, veiller à ce que chaque demande indique la date à laquelle commencera le congé.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

DEMÔLE.

EMPLOI DE LA DYNAMITE.

A M. , ingénieur en chef des mines.

Paris, le 21 octobre 1885.

Monsieur l'ingénieur en chef, mon administration vient de faire procéder à un nouveau tirage de la « *Note sur les précautions à prendre dans l'emmagasinement et l'emploi de la dynamite* ». A cette occasion et conformément à l'avis du conseil général des mines, une légère modification a été introduite dans le texte de cette note, en ce qui concerne les moyens à employer pour le dégel de ladite substance.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joints, à titre de renseignements, exemplaires de la note dont dont il s'agit; un de ces exemplaires est destiné aux archives de votre bureau, les autres devront être déposés dans les bureaux des sous-arrondissements minéralogiques d .

Je vous serai obligé de vouloir bien donner aux ingénieurs sous vos ordres des instructions pour qu'il soit tenu compte de a modification dont il s'agit dans les recommandations qui seraient à adresser, le cas échéant, aux exploitants de mines et de carrières.

Veuillez, d'ailleurs, m'accuser réception du présent envoi.

Recevez, etc.

Le ministre des travaux publics,

Pour le Ministre et par autorisation :

Le Conseiller d'État en service ordinaire,
Directeur général des ponts et chaussées, des mines et des chemins de fer,

A. PICARD.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

Note sur les précautions relatives à l'emmagasinement et à l'emploi de la dynamite.

Emmagasinement.

Le dépôt où est emmagasinée la dynamite doit être construit de manière que les cartouches soient, autant que possible, à l'abri de la gelée en même temps que de l'humidité.

En aucun cas, les capsules amorces ne seront conservées dans le même local que la dynamite.

Les cartouches ne doivent être remises aux ouvriers que dans un état parfaitement normal et n'ayant, autant qu'il se pourra, que moins de dix-huit mois d'emballage. Il est particulièrement interdit de délivrer de la dynamite gelée. La remise de la dynamite ne devra, d'ailleurs, être faite que par petites quantités, au fur et à mesure des besoins.

Dans les travaux à ciel ouvert, il conviendra que les cartouches soient enveloppées de substances non conductrices, afin de ne pas être exposées à geler en attendant leur emploi.

Emploi.

Les cartouches seront tenues, par les ouvriers auxquels elles auront été délivrées, à l'abri de la gelée, de l'humidité et de tout danger de feu par le voisinage de lampes, etc. Elles seront séparées de tout approvisionnement d'amorces, lesquelles devront être placées à un intervalle de cinq mètres au moins.

Lorsqu'elles seront en certaine quantité, elles devront être conservées dans des boîtes en bois, munies d'un couvercle maintenu fermé par son propre poids, et fixées, autant que possible, contre les cadres de boisage des galeries dans les ouvrages souterrains ; elles devront être tenues tout au moins à l'abri des chocs directs de l'air, dans tous les cas, à l'abri des éboulements et particulièrement de ceux qui pourraient résulter de l'explosion des coups de mines.

Il doit être formellemet interdit :

1° D'employer des cartouches gelées ou incomplètement dégelées ;

2° De chercher à ramollir des cartouches durcies par le froid en les exposant directement au feu, en les plaçant devant des cheminées, sur des poêles, sur des cendres chaudes, etc., en les mettant dans l'eau, à cause de la détérioration dangereuse qui peut en résulter pour la matière qui les compose;

Les cartouches suspectes doivent être remises aux surveillants, qui les font dégeler dans des vases spéciaux au bain-marie tiède; ou mieux, par un séjour prolongé dans des espaces clos, à température douce et constante, sans intervention directe d'aucun foyer : dans ce dernier cas, ces dépôts qui ne devraient jamais contenir plus de cinq kilogrammes de dynamite correspondraient à la troisième des catégories établies par l'article 16 du règlement d'administration publique du 24 août 1875 (*), et seraient soumis aux mêmes formalités d'autorisation;

3° De chercher à briser ou à couper des cartouches ainsi gelées totalement ou partiellement;

4° D'amorcer plus de cartouches qu'on ne doit en utiliser immédiatement et de conserver des cartouches amorcées;

(Toute cartouche amorcée et non utilisée doit être séparée de son amorce et mise en lieu sûr. Si une cartouche amorcée est gelée, elle ne devra être désamorcée qu'après avoir été dégelée avec les précautions voulues.)

5° D'employer des bourroirs en fer ou en métal pour le chargement des coups de mines et de procéder par chocs au bourrage;

6° D'introduire dans la charge d'autre cartouche amorcée que la cartouche amorce proprement dite, laquelle doit être placée au-dessus de cette charge avec un soin particulier;

7° De revenir sur une mine ratée, qu'elle soit isolée ou fasse partie d'une série de coups, sans avoir laissé écouler un délai d'une heure au moins, et, dans tous cas, de chercher à débourrer un coup raté pour en retirer les cartouches.

Les trous faits en remplacement des coups ratés doivent être placés à une distance des premiers telle qu'il existe au moins vingt centimètres d'intervalle dans tous les sens entre l'ancienne charge et la nouvelle, cette distance devant être augmentée s'il y avait lieu de craindre que la nitro-glycérine ne se fût répandue dans la roche, à travers des fissures.

On devra se défier de l'emploi de la poudre dans les trous de

(*) Volume de 1875, p. 145.

mines pour faire détoner la dynamite, dont l'explosion peut ainsi n'être pas déterminée d'une manière franche et complète.

En cas de tirage à l'électricité, la manivelle des machines électriques statiques sera toujours entre les mains du chef de poste préposé au tirage, qui ne la mettra en place qu'au moment d'allumer les coups.

Les dépôts d'explosifs seront séparés des locaux où sont placés les générateurs d'électricité.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST. — CLASSIFICATION ET RÉGLEMENTATION DES PASSAGES A NIVEAU.

A M. le préfet du département d .

Paris, le 31 octobre 1885.

Monsieur le préfet, la classification et les conditions de service des passages à niveau sur l'ensemble du réseau de l'Ouest ont été réglées jusqu'à ce jour par l'arrêté ministériel du 8 novembre 1868. Quelques-unes des dispositions de cet arrêté n'étant plus conformes aux prescriptions du nouveau règlement général n° 9 (gardes), approuvé par les décisions ministérielles des 14 janvier, 1er mai 1882 et 24 avril 1884, la compagnie de l'Ouest a préparé et a soumis à l'approbation de l'administration supérieure le projet d'un nouvel arrêté destiné à assurer la concordance des règlements précités.

MM. les ingénieurs du contrôle et M. l'inspecteur général de Villiers du Terrage ont examiné ce projet d'arrêté et proposé de l'approuver sous la réserve de certaines modifications.

L'affaire a été soumise ensuite au comité de l'exploitation technique des chemins de fer.

Le comité s'étant prononcé dans le sens des conclusions du service du contrôle, j'ai, conformément à son avis, pris, à la date du 9 octobre courant (*), un arrêté qui annule et remplace l'arrêté ministériel du 8 novembre 1868.

Comme les arrêtés préfectoraux de classement des passages à niveau reproduisent l'arrêté ministériel de classification, vous aurez à prendre, de votre côté, sur la proposition de la Com-

---

(*) *Suprà*, p. 255.

pagnie et d'après l'avis de MM. les fonctionnaires du contrôle, pour les lignes qui traversent votre département, un nouvel arrêté de classement qui devra être soumis à mon approbation, conformément à l'article 4 de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

Vous trouverez, ci-joints, deux exemplaires dudit arrêté du 9 octobre 1885.

Il est d'ailleurs entendu, sans qu'il ait paru nécessaire d'en faire l'objet d'une prescription spéciale dans cet arrêté, que la Compagnie sera tenue de communiquer officiellement au service du contrôle les instructions qu'elle donnera aux gardiens des passages à niveau, relativement à la fixation, nécessairement variable, des heures auxquelles s'effectuera la transition du service de jour au service de nuit.

J'adresse une communication semblable à la compagnie de l'Ouest et à M. l'inspecteur général du contrôle.

Veuillez, je vous prie, m'accuser réception de la présente dépêche.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

Pour le Ministre et par autorisation :

Le Conseiller d'État en service ordinaire,
Directeur général des ponts et chaussées, des mines et des chemins de fer,

A. PICARD.

JURISPRUDENCE.

Caractère juridique des sociétés de mines (affaire société des mines de Diélette contre Peudrié).

I. *Jugement rendu, le 8 avril 1884, par le tribunal de commerce de la Seine.*

(EXTRAIT.)

Peudrié ne justifie pas que la société des mines de Diélette ait entrepris d'autre opération que l'exploitation de ses propres mines, qui puisse lui conférer la qualité de société commerciale ; en conséquence la demande en déclaration de faillite formée contre ladite société ne saurait être accueillie.

Le tribunal, jugeant en premier ressort, déclare Peudrié non recevable, quant à présent, à sa demande en déclaration de faillite, l'en déboute...

II. *Arrêt rendu, le 21 juin 1884, par la cour d'appel de Paris, dans l'affaire qui est l'objet du jugement précédent.*

(EXTRAIT.)

Les mines sont déclarées immeubles par la loi du 21 avril 1810 (article 8), et aux termes de l'article 32 de la même loi, leur exploitation n'est pas considérée comme un commerce.

La société formée pour l'exploitation des mines de Diélette est donc, malgré la forme commerciale de sa constitution par actions, une société purement civile.

Par conséquent, les règles de la faillite ne lui sont pas applicables.

Il importe peu que, d'après ses statuts, la société se propose accessoirement d'entreprendre, s'il y a lieu, la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Diélette à Couville.

A la vérité, si ce chemin de fer lui avait été concédé dans des conditions telles qu'il dût servir, non seulement à l'écoulement des produits de la mine, mais à un service public de transport de voyageurs ou de marchandises, la compagnie n'aurait pu s'en charger sans faire acte de négoce.

Mais cette éventualité ne s'est point réalisée.

Le chemin de fer dont il s'agit n'a pas été entrepris, ni même concédé.

Une compagnie minière ne perd point son caractère de société civile par cela seul qu'elle a projeté de se livrer à des opérations de commerce, lorsqu'il est constant, en fait, que ce projet ne s'est point réalisé.

Par ces motifs, la cour met l'appellation à néant, ordonne que ce dont est appel sortira son plein et entier effet; condamne Peudrié à l'amende et aux dépens d'appel.

MINES. — TARISSEMENT DE SOURCES. — RESPONSABILITÉ (affaire NEYME contre COMPAGNIE DE RIVE-DE-GIER et AUGÉ).

Jugement rendu, le 30 juin 1884, par le tribunal civil de Saint-Étienne.

(EXTRAIT.)

Sur la demande principale :

La compagnie concessionnaire soutient qu'aux termes du droit commun elle n'est pas responsable lorsque, en établissant un puits, elle coupe les veines d'une source, qui sort sur le terrain ou dans le puits voisin; qu'en tirant les eaux du puits Saint-Luc elle n'avait donc pas à se préoccuper des conséquences qui pouvaient en résulter; qu'elle a usé d'un droit consacré par l'article 552 du Code civil, en vertu duquel le propriétaire peut faire toutes les fouilles qu'il juge à propos, et tirer de ses fouilles tous les produits qu'elles peuvent fournir; qu'enfin aucun résultat fâcheux ne se serait produit si des travaux, dont les auteurs restent inconnus, n'avaient existé avant même qu'elle ait obtenu l'autorisation d'exploiter.

Le Code civil a envisagé la situation réciproque et réglé les rapports des différents propriétaires du sol, qui exercent un mode naturel et ordinaire d'exploitation; l'article 552 n'a évidemment parlé que des fouilles et des excavations peu pro-

fondes, puisqu'il ajoute : sauf « les modifications résultant des lois et règlements relatifs aux mines. »

Les rapports entre la propriété de la mine et la propriété de la surface doivent être régis, — et ils le sont en effet — par d'autres règles.

Il ne s'agit pas, pour le concessionnaire de cette propriété souterraine, qu'une fiction, contraire au principe posé par le Code civil, sépare violemment de la superficie le droit d'exploiter en conservant la substance de sa chose, mais d'enlever, d'arracher, d'extraire chaque parcelle des richesses qui lui ont été concédées, et d'arriver fatalement par une exploitation régulière à la destruction, à l'épuisement de ses richesses; il fait nécessairement comme le propriétaire de la surface qui, couche par couche, enlèverait son terrain, le creuserait, en changerait la disposition naturelle et le ferait disparaître jusqu'à une profondeur bien inférieure au niveau général; celui-ci serait évidemment responsable lorsque les terrains voisins s'affaisseraient, lorsque les édifices s'écrouleraient, lorsque les eaux disparaîtraient, alors même qu'aucun texte spécial n'édicterait cette responsabilité.

Il doit en être de même en ce qui concerne les travaux exceptionnels entrepris pour l'extraction de la houille; sans doute, le concessionnaire a le droit d'exploiter et il ne peut exploiter qu'au moyen de semblables travaux; mais il doit respecter la superficie, ne pas l'ébranler ni la rendre stérile en attirant et faisant disparaître, sans profit pour personne, dans des excavations d'une profondeur inouïe, l'eau qui la féconde; sinon il a l'obligation de réparer le dommage qu'il cause.

Si ces principes ont été reconnus et consacrés par les deux arrêts de la cour de cassation du 8 juin 1869 (*) — lorsque l'exploitation souterraine enlève les eaux du sol immédiatement au-dessus, — ils sont écartés par un autre arrêt du 12 août 1872 (**) de la chambre des requêtes dans l'hypothèse où les eaux sont attirées d'un terrain voisin; mais cette distinction n'apparaît pas plus exister au tribunal qu'à l'éminent jurisconsulte, contrairement à l'opinion duquel ce dernier arrêt a été rendu, et il lui est impossible d'admettre qu'en creusant un puits d'extraction le concessionnaire d'une mine agisse comme

(*) Volume de 1879, p. 138.
(**) *Idem*, p. 139.

le propriétaire de la surface qui prend sous sa propriété la nappe d'eau qui y coule; le propriétaire du sol ne pourrait, en effet, creuser le puits d'extraction sans une autorisation du pouvoir central : d'où il suit que le Code civil ne prévoit pas de semblables entreprises; que les paroles de Napoléon Ier — qui demandait protection pour l'intérêt du voisin, aussi bien lorsque les fouilles ébranlent sa maison que quand elles viennent à en tarir les eaux dont il fait usage, — indiquent nettement d'ailleurs que le but de l'article 15 de la loi de 1810 a été de protéger la surface contre les conséquences des travaux de la mine, même lorsqu'ils absorbent les eaux du voisinage.

Le principe de la responsabilité doit être d'autant plus admis que des conventions verbales ont réservé les droits que Neyme pourrait avoir pour pertes d'eau.

Enfin, les experts ont fait une juste appréciation des droits du demandeur, en fixant à 50 francs, soit pour sa mare, soit pour son puits, l'indemnité à lui due annuellement tant que durera le dommage.

Vis-à-vis de Neyme, le concessionnaire de la mine est seul responsable des conséquences de l'exploitation, et il importe peu que ce soit en traversant d'anciens travaux que les conséquences aient été produites, puisque c'est l'assèchement du puits d'exploitation actuel qui a été la cause directe des dommages éprouvés.

Sur l'action en garantie de la compagnie contre Augé.....

Par ces motifs, le tribunal, jugeant en matière ordinaire et en premier ressort, condamne la compagnie de Rive-de-Gier à payer à Neyme, pour les causes de la demande, la somme annuelle de 50 francs, du jour de l'assignation, avec les intérêts de droit, et cela jusqu'au jour où l'eau reviendra dans son puits; la condamne en outre aux dépens;.....

MINES. — SURFACE. — DOMMAGE. — RESPONSABILITÉ (affaire ÉTAT FRANÇAIS contre COMPAGNIES DE LA LOIRE, DE MONTAUD et DES HOUILLÈRES DE SAINT-ÉTIENNE).

Jugement rendu, le 23 février 1885, par le tribunal civil de Saint-Étienne.

(EXTRAIT.)

Vers l'année 1863, à la suite de l'expropriation pour cause d'utilité publique, suivie au nom de la ville de Saint-Étienne,

l'État français a créé la nouvelle manufacture d'armes sur vingt-trois hectares environ de terrains expropriés, qui se trouvaient compris dans les concessions des compagnies dites de la Loire, de Montaud, des Houillères de Saint-Étienne.

En 1883, et le 3 octobre, il provoqua, en référé, la nomination d'experts chargés de rechercher les dégradations occasionnées aux bâtiments par l'exploitation souterraine et les compagnies défenderesses, et parmi elles spécialement la Compagnie des Houillères, demandent aujourd'hui que la mission des experts soit précisée en ce sens qu'ils auront à rechercher seulement si les dégâts à la surface proviennent de fautes commises dans l'exploitation.

Elles soutiennent, en effet, n'être responsables que s'il y a eu de leur part violation des règles de l'art, négligence ou inobservation des lois et règlements; — que leur situation vis-à-vis de l'État n'est pas la même que vis-à-vis des particuliers; — qu'à l'égard de ceux-ci, à qui elles ont enlevé la propriété inférieure ou plutôt intérieure, elles sont tenues de réparer tous les dommages à la surface, mais que l'État est dans une tout autre situation; — qu'il a des droits que n'ont jamais eus et n'auront jamais les simples particuliers; — qu'il s'est emparé, en vertu de la loi sur l'expropriation publique, de la propriété de la surface, — qu'il en a dépossédé les concessionnaires de la mine, qui ne l'auraient aliéné, de gré à gré, que sous la condition d'être dispensés du payement des indemnités pour le préjudice qui serait causé par l'extraction de leurs richesses souterraines; — que, non seulement, il y a bâti; mais que ces bâtiments ont une valeur énorme et renferment des machines d'un prix excessif, des installations coûteuses; — qu'en employant les plus minutieuses précautions, l'enlèvement de la houille amènera une dépression, un affaissement du sol d'un mètre trente-trois centimètres au moins; d'où il suit que la manufacture est perdue si on exploite même sans faute, et que si la mine est responsable suivant les principes ordinaires, il lui est impossible d'exploiter; — qu'elle sera donc dépouillée sans indemnité d'une richesse considérable devenue improductive non seulement pour elle, mais encore pour l'intérêt général.

Se plaçant ensuite sur le terrain du droit pur, les compagnies soutiennent que la source juridique de l'indemnité, due par l'exploitant au propriétaire, n'est autre que le quasi-contrat du Code civil, article 1371; — que, par l'acte de concession, deux personnes, l'État et le concessionnaire, consomment la spolia-

tion d'une troisième : le propriétaire du sol, qui est en même temps propriétaire du dessous; — qu'il en résulte des obligations à l'égard de ce dernier; — que ces obligations n'existent pas quand c'est l'État lui-même qui est ou devient propriétaire de la surface; — qu'alors il ne s'agit plus d'un quasi-contrat, mais d'un contrat; — mais que l'État, qui a concédé la faculté d'exploiter sous certaines conditions qu'il impose, n'a droit à une indemnité que si ces conditions ont été violées et alors seulement qu'elles l'ont été; — que, hors de là, il ne peut rien réclamer, car il retirerait d'une main ce qu'il a donné de l'autre; — que les parties concessionnaires et concédantes se trouvent donc alors sous l'empire de l'article 1382 du Code civil, article qui exige la faute pour qu'il y ait lieu à responsabilité.

Enfin les compagnies soutiennent que l'État a toujours reconnu ce principe et qu'il l'a consacré dans tous les actes administratifs qni ont été publiés ou accomplis depuis la loi du 21 avril 1810.

Les prétentions des compagnies étant résumées aussi complètement que possible, il reste à les examiner les unes après les autres.

Tout d'abord, il y a lieu d'écarter les considérations d'équité.

Il n'est pas impossible, quoique cela soit moins certain qu'elles ne l'affirment, contrairement à leurs habitudes, que les compagnies, par des travaux conformes aux règles de l'art, amènent une dénivellation considérable du sol.

Elles forcent même la manufacture, si le gouvernement n'interdit pas ces travaux, à suspendre sa fabrication.

Elles aboutissent, par suite, à la destruction de l'usine, et admettre leurs prétentions, c'est leur donner le pouvoir d'y arriver sans payer d'indemnité : résultat qui n'est évidemment pas plus juste que celui contre lequel elles protestent avec une si grande énergie.

Assurément l'État a construit dans des conditions particulières ; il a établi des machines d'une extrême précision et d'un prix plus élevé que celles qu'auraient pu établir les propriétaires primitifs du sol.

Mais là encore n'est pas la question, puisqu'on ne saurait considérer une semblable installation comme l'abus du droit d'user à son gré de sa propre chose.

Au surplus, des sociétés financières pourraient, à notre époque, créer de telles usines et d'autres plus importantes encore.

La situation du propriétaire de la superficie est, sans doute, particulièrement digne d'intérêt lorsque, étant aussi concessionnaire de la mine, il se voit exproprié de la surface.

Il est bien certain que sa position, comme exploitant, peut être compromise; que, si le sol se couvre de monuments publics, il est exposé à des réclamations considérables; mais qu'on ne saurait en tirer cette conséquence que l'expropriation a donné à celui qui l'a requise (État, ville ou entreprise d'utilité générale) un droit restreint et limité dans son exercice.

C'est au moment où cette expropriation a eu lieu et devant le jury souverain appréciateur de l'indemnité due, que ces arguments auraient été utilement présentés, et que des conclusions spéciales auraient pu être prises.

Il eût été alors possible d'examiner les moyens d'équité qui sont développés tardivement aujourd'hui.

En fait, il n'est pas établi que les constructions de la manufacture aient été placées uniquement sur les propriétés de ceux qui étaient concessionnaires des mines exploitées en ce moment par les trois Compagnies de Saint-Étienne, de la Loire, de Montaud; les réserves faites dans les jugements d'expropriation ont trait uniquement au tréfonds et ne concernent nullement les indemnités à payer à la surface.

Elles sont conçues dans les mêmes termes que celles contenues dans la plupart des ventes de gré à gré; il n'y a donc pas lieu de s'arrêter à cette partie du mémoire en forme de conclusions produit par les défenderesses au procès actuel.

En ce qui concerne les moyens de droit invoqués, le point de départ de l'argumentation des compagnies est absolument contestable; le propriétaire de la surface ne puise pas, comme elles le prétendent, son droit à une indemnité pour dommages dans un quasi-contrat résultant d'un acte intervenu entre l'État et le concessionnaire, acte qui ne serait, aux termes des conclusions prises, « que le fait par lequel ces deux personnes consacrent la spoliation de ce propriétaire »; on ne s'explique pas comment un acte de spoliation devient un quasi-contrat de gestion d'affaires, et comment ce quasi-contrat ou tout autre innommé fait naître une obligation réelle se transmettant avec la mine, et la suivant entre toutes les mains qui l'exploitent.

Il n'y a donc pas lieu d'accueillir cette théorie nouvelle, mais il faut rester sous l'empire de cette jurisprudence ancienne qui décide que, au moment de la concession, de véritables servitudes, ou plus exactement des obligations réelles, sont nées dérivant de la situation respective des deux propriétés superposées.

Ces obligations réciproques de voisinage résultent de la nature même des choses, parce que, sans elles, l'une ou l'autre de

ces propriétés disparaîtrait bien vite ou deviendrait inutile.

La mine doit notamment supporter la surface, et cette obligation est tellement rigoureuse que si les moyens ordinaires ne suffisent pas pour soutenir le sol, le concessionnaire doit en employer d'extraordinaires, et que, du moment où le sol cède, la faute est présumée sans qu'il soit besoin d'examiner si les travaux souterrains ont été faits ou n'ont pas été faits suivant les règles de l'art.

S'il n'y a pas quasi-contrat, l'État se trouve dans la même situation juridique que tout autre propriétaire; s'il peut invoquer la présomption de faute reconnue et consacrée par la Cour suprême, il n'a pas à se préoccuper de l'acte de concession; il n'a qu'une chose à démontrer : l'existence d'un préjudice résultant de l'ébranlement du sol par suite des travaux souterrains.

Pour mettre l'État en dehors du droit commun, il faudrait ou des conventions particulières ou des textes de loi qui n'existent ni les unes ni les autres.

Vainement on objecte qu'en concédant la mine il a pris l'engagement de ne pas en empêcher l'exploitation.

Cela est vrai en ce sens que l'État, puissance souveraine, en donnant une concession perpétuelle, s'engage à ne pas la retirer de par son droit souverain ou à en empêcher l'usage sans accorder une indemnité; mais il est spécieux de dire que l'État concédant, alors qu'il devient propriétaire de la surface, doit garantie au concessionnaire de la mine, en ce sens qu'il ne peut pas faire ce que pourrait faire tout autre propriétaire et qu'il n'acquiert jamais qu'une propriété dont il ne devra user que dans certaines limites; c'est là confondre les deux qualités diverses et absolument distinctes que le gouvernement a prises successivement dans cette affaire, et il est hors de doute qu'en autorisant l'extraction des richesses minières contenues dans cette partie de la commune de Saint-Étienne, il n'a jamais abandonné les droits que lui donnerait plus tard l'expropriation d'une partie de la surface; vis-à-vis des compagnies défenderesses, il agit en qualité de simple particulier; prétendre le contraire c'est soutenir que l'État ou plutôt l'administration de la guerre n'a reçu de la ville de Saint-Étienne qu'un sol qui, pour lui et pour lui seul, eût été grevé de la servitude *non ædificandi.*

La prétendue reconnaissance que l'État aurait faite qu'il se trouve personnellement vis-à-vis des compagnies concessionnaires dans une situation exceptionnellement défavorable, est énergiquement contestée par lui; elle ne saurait s'induire des

clauses qu'il place d'habitude dans le cahier des charges, clauses par lesquelles il règle les rapports entre le concessionnaire d'une mine et l'exploitant d'une voie ferrée et il impose au dernier venu des conditions fort naturelles et fort justes; spécialement comme propriétaire de la manufacture d'armes, ses agissements ne révèlent nullement un aveu de cette nature; à l'origine et au moment où les premiers dommages se sont produits, il avait interdit aux compagnies houillères d'exploiter sous son terrain; mais celles-ci ont énergiquement réclamé contre cette interdiction; aujourd'hui il les y a autorisées, sur leur demande expresse, mais elles réclament contre sa prétention de leur faire réparer tout le dommage dans les conditions où elles en sont tenues d'après le droit commun et le tribunal cherche vainement quelles conclusions favorables aux compagnies peuvent être tirées de ces décisions successives.

De ces considérations de droit et de fait il résulte que les prétentions des Compagnies dites des Houillères de Saint-Étienne, de la Loire, de Montaud, ne sont nullement fondées.

Les dépens doivent être réservés jusqu'à ce que les constatations de l'expertise aient établi quelle est la cause certaine des dégâts occasionnés à la manufacture d'armes.

Par ces motifs, le tribunal, jugeant en matière ordinaire et en premier ressort,

Dit et prononce que, par les mêmes experts nommés en référé qui prêteront de nouveau serment aux mains du président ou du juge en ordre et seront, en cas de refus ou d'empêchement, remplacés sur simple requête, les causes des dommages occasionnés à la manufacture d'armes seront recherchées et constatées; que les experts diront si ces dommages proviennent de l'exploitation de la mine et, en cas d'affirmative, dans quelles limites les compagnies défenderesses en sont responsables;

Qu'ils préciseront le champ d'exploitation de chacune d'elles, et les conséquences qui ont pu en résulter pour la superficie; qu'ils donneront, en un mot, au tribunal toutes les indications nécessaires pour qu'il puisse statuer sur les prétentions respectives des parties en cause;

Autorise les experts à s'entourer de tous les renseignements et à consulter tous les documents qui leur sembleront utiles;

Pour, leur rapport fait et déposé, être requis et statué ce qu'il appartiendra;

Réserve les dépens.

APPAREILS A VAPEUR PLACÉS A BORD DE BATEAUX A VOILES NAVIGUANT SUR MER. — NON APPLICATION DE L'ORDONNANCE DU 17 JANVIER 1846 ET DE LA LOI PÉNALE DU 21 JUILLET 1856 (affaire LEVACHER).

I. *Jugement rendu, le 29 avril 1885, par le tribunal correctionnel d'Yvetot.*

(EXTRAIT.)

La loi du 21 juillet 1856 n'est applicable qu'aux appareils à vapeur placés sur les bateaux de cette nature.

En matière pénale, on ne saurait raisonner par analogie et les peines édictées par l'article 8 de la loi précitée ne sont point applicables aux navires à voiles.

Cette interprétation de la loi de 1856 est conforme à celle que lui a toujours donnée l'administration de la marine.

Le navire de Levacher n'est point un navire à vapeur et n'est pas, dès lors, soumis aux dispositions de la loi du 21 juillet 1856.

D'ailleurs, il n'est pas suffisamment établi que Levacher ait fait naviguer son bateau sans permis.

Par ces motifs, le tribunal dit qu'il n'y a aucune peine à prononcer contre Levacher et le relaxe des poursuites du ministère public sans dépens.

II. *Arrêt rendu, le 26 juin 1885, par la Cour d'appel de Rouen dans l'affaire qui est l'objet du jugement précédent.*

(EXTRAIT.)

Le sieur Levacher a été traduit devant le tribunal correctionnel d'Yvetot, par citation, à la requête du ministère public, sous la prévention « d'avoir contrevenu aux dispositions de la loi concernant le règlement sur les appareils des bateaux à vapeur, en faisant naviguer, le 5 mars 1885, à Saint-Valery-en-Caux, un bateau contenant un appareil à vapeur, sans un permis de navigation délivré par l'autorité compétente, délit prévu et réprimé par l'article 8 de la loi du 21 juillet 1856 ».

En fait, il est établi par l'information et par les débats, et d'ailleurs, il n'est pas contesté par le prévenu qu'il possède et a fait naviguer un bateau de pêche à voiles dit les *Deux-Frères*, pourvu à son bord d'un appareil à vapeur spécialement destiné soit à tendre, soit à lever, au moyen d'un treuil qu'il actionne, les filets flottants que le prévenu emploie en grand nombre et souvent sur une longueur de plusieurs kilomètres pour l'exercice

de son industrie; il est également établi et reconnu que cet appareil à vapeur peut, à l'occasion servir, soit à mâterle bateau, soit à le touer, dans les ports ou près de terre, au moyen de chaînes ou cordages manœuvrant sur le treuil et fixés par l'une de leurs extrémités au point où l'on veut attérir.

Levacher reconnaît, conformément aux énonciations du procès-verbal dressé contre lui, le 5 mars 1885, qu'invité par le sieur Debris, conducteur des ponts et chaussées, chargé de la surveillance des bateaux à vapeur du port de Saint-Valery, à provoquer l'épreuve de la machine à vapeur du *Deux-Frères*, avant de le faire naviguer, il ne s'est pas conformé à cette sommation.

Il soutient qu'en agissant ainsi, il n'a pas contrevenu à la loi du 21 juillet 1856, qui ne réglementerait, selon lui, que les machines à vapeur servant à la locomotion des navires ou bateaux et non les appareils du même genre, qui, placés sur des bateaux à voiles tels que le sien, ne sont pas destinés à servir de propulseur.

La Cour n'a pas à rechercher si dans l'intérêt de la sécurité, il ne serait pas opportun que tous les appareils à vapeur placés sur des bateaux, dans un but quelconque, fussent soumis à des vérifications périodiques.

Sa mission se borne à constater si les faits dénoncés tombent sous l'application de la loi.

L'article 8 de la loi du 21 juillet 1856 auquel Levacher aurait contrevenu aux termes de la citation est ainsi conçu « Est puni d'une amende de 100 à 2.000 francs tout propriétaire ou chef d'entreprise qui fait naviguer un bateau à vapeur sans un permis de navigation délivré par l'autorité administrative, conformément aux règlements d'administration publique ».

La réglementation encore en vigueur est celle de l'ordonnance royale du 17 janvier 1846, intitulée : « Ordonnance relative aux bateaux à vapeur qui naviguent sur mer ».

Les mesures de précaution qu'elle édicte ne s'appliquent aux machines à vapeur placées sur les navires qu'en tant qu'elles sont un moyen de navigation en mer, le moteur ou propulseur du bateau, dénommé pour cette cause bateau à vapeur.

Sans qu'il soit utile de multiplier les citations, on voit (art. 4) que les demandes en permis de navigation indiqueront la force de l'appareil moteur exprimé en chevaux ; (art. 5) que la commission de surveillance s'assurera si l'appareil moteur a été soumis aux épreuves voulues ; (art. 6) si l'appareil moteur a une force motrice suffisante pour le service auquel le bateau est destiné.

Ladite ordonnance ne contient aucune disposition d'où l'on puisse même inférer qu'elle ait seulement supposé le cas où une machine à vapeur placée sur un navire pourrait servir à un usage autre que sa mise en mouvement.

Par suite, à défaut d'un texte applicable, le fait reproché à Levacher n'est pas délictueux.

Telle est aussi la solution donnée à la question par le ministère de la marine, dans une lettre du 21 avril 1879, adressée au préfet maritime du 1er arrondissement, où il est dit que les cabestans à vapeur placés sur les bateaux de pêche côtière échappent, dans l'état de la législation, aux prescriptions qui régissent la navigation à vapeur sur mer.

Vainement il est allégué que la machine à vapeur du *Deux-Frères* peut servir au touage du bateau qui deviendrait ainsi, et dans ce cas particulier, un bateau à vapeur.

En effet, le touage dans les ports n'est pas un acte de navigation, mais une simple manœuvre qui ne saurait enlever au *Deux-Frères* son caractère de bateau à voiles.

Par ces motifs et adoptant au surplus ceux qui ont déterminé les premiers juges, la Cour confirme le jugement dont est appel et renvoie Levacher des fins de la poursuite sans dépens.

III. *Arrêt rendu, le* 29 *octobre* 1885, *par la Cour de cassation* (chambre criminelle), *dans l'affaire qui est l'objet des jugement et arrêt précédents.*

(EXTRAIT.)

En droit l'obligation de se munir d'un permis de navigation ne s'applique, aux termes de l'article 8, titre III de la loi du 21 juillet 1856, qu'aux bateaux à vapeur et aux appareils placés sur ces bateaux; le règlement d'administration publique auquel renvoie cet article, c'est-à-dire l'ordonnance de 1846, n'est relatif qu'aux bateaux à vapeur qui naviguent sur mer.

Il est souverainement constaté, en fait, que Levacher est propriétaire d'un bateau de pêche à voiles, muni d'un appareil à vapeur servant à tendre et à relever les filets, et à touer le bateau pour faire cette manœuvre.

En l'état, la Cour de Rouen a pu prononcer le relaxe du prévenu sans violer les textes précités ni aucune autre loi.

PERSONNEL.

ORGANISATION DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Arrêté du 24 novembre. — L'emploi d'ingénieur en chef chargé du service de la statistique de l'industrie minérale et des appareils à vapeur est supprimé.

Le service de la statistique est rattaché à la division des mines, qui comprendra deux bureaux, savoir :

1er bureau. — Mines et usines.

2e bureau. — Statistique de l'industrie minérale et des appareils à vapeur.

Ces dispositions auront leur effet à partir du 1er décembre 1885.

Idem. — Une commission spéciale est chargée d'examiner et de coordonner les renseignements statistiques sur l'industrie minérale et les appareils à vapeur; elle formulera son avis sur les moyens qui lui paraîtront le plus propres à utiliser ces renseignements et à leur donner la publicité qu'ils peuvent pratiquement comporter.

Cette commission est constituée comme il suit :

MM. Tournaire, inspecteur général de 1re classe, vice-président du Conseil général des mines, *président*;

Lorieux, ingénieur en chef de 1re classe, secrétaire du Conseil général des mines;

Dequet, chef de la division des mines;

Keller, ingénieur en chef de 2e classe, *secrétaire;*

Odent, chef du 2e bureau de la division des mines, *secrétaire-adjoint.*

I. — Ingénieurs.

CONGÉS RENOUVELABLES.

24 *novembre.* — M. Cumenge, ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années et autorisé à s'occuper d'études et de travaux minéralogiques pour le compte de la Société des mines de cuivre du Boléo (Basse-Californie), et de la Société des minerais de Rio-Tinto.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 30 avril 1885.

Idem. — M. Dormoy, ingénieur en chef de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années et autorisé à remplir les fonctions d'ingénieur-conseil des mines de houille de Kviboul (Géorgie).

Ces dispositions auront leur effet à dater du 14 avril 1885.

DÉCISIONS DIVERSES.

1er *septembre.* — La section du chemin de fer de Saint-Florentin à Vitry-le-François comprise entre Valentigny et Vitry-le-François, est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du contrôle de l'exploitation du réseau de l'Est, savoir :

A la 1re section d'ingénieur en chef,

Au 3e arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines.

4 *septembre.* — La ligne de Palaiseau à Villeneuve-Saint-Georges, concédée au Syndicat du chemin de fer de ceinture de Paris, est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, savoir :

A la 3e section d'ingénieur en chef,

A l'arrondissement unique d'ingénieur ordinaire des mines.

Idem. — La ligne d'Eu à Dieppe est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, savoir :

A la 1re section d'ingénieur en chef,

Au 2e arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines.

23 *septembre.* — La ligne du Pertuiset à Saint-Just-sur-Loire est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du con-

trôle de l'exploitation du réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, savoir :

A la 2e section d'ingénieur en chef,

Au 2e arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines.

23 *septembre.* — La section de ligne de Crest à Die est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du contrôle de l'exploitationdu réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, savoir :

A la 3e section d'ingénieur en chef,

Au 3e arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines.

9 *octobre.* — La ligne de Maubeuge à Fourmies est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord, savoir :

A la 2e section d'ingénieur en chef,

Au 4e arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines.

Idem. — La ligne de Saint-Rambert à Annonay est distraite de la 3e section d'ingénieur en chef (3e arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines) du service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour être rattachée à la 2e section d'ingénieur en chef (3e arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines).

La ligne de Firminy à Anonay (exclusivement) est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du contrôle de l'exploitation du même réseau, savoir :

A la 2e section d'ingénieur en chef,

Au 3e arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines.

15 *octobre.* — M. Cornac, ingénieur ordinaire de 2e classe des ponts et chaussées, à Carcassonne, est chargé de l'intérim de l'arrondissement unique d'ingénieur des mines de la 2e section du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer du Midi, en remplacement de M. Braconnier, ingénieur ordinaire des mines, appelé à une autre destination.

7 *novembre.* — M. Wickersheimer, ingénieur ordinaire de 1re classe, — attaché, à la résidence de Paris, au service de surveillance des appareils à vapeur du département de la Seine et au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, — élu député par le département de l'Aude, est placé dans la situation de disponibilité sans traitement.

Cette disposition aura son effet à dater du 10 novembre.

Idem. — M. Pelletan, ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Paris, au service de l'école des mines et au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, est attaché, à la même résidence, au service de surveillance des

appareils à vapeur du département de la Seine et au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, — 1re section; 1er arrondissement, — en remplacement de M. Wickersheimer, mis en disponibilité.

Cette disposition aura son effet à dater du 10 novembre.

7 *novembre*. — M. Walckenaer, ingénieur ordinaire de 2e classe actuellement chargé du sous-arrondissement minéralogique de Châlon-sur-Saône et attaché au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, est attaché, à la résidence de Paris, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest (1re, 2e et 3e sections), en remplacement de M. Pelletan, appelé à un autre service.

Cette disposition aura son effet à dater du 10 novembre.

9 *novembre*. — M. Humbert, ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, par décision du 26 juillet, au service des carrières de Paris et du département, doit être considéré comme ayant été, en outre, attaché au service du sous-arrondissement minéralogique de Paris, à dater du 1er août.

26 *novembre*. — M. Janet, ingénieur ordinaire de 3e classe, actuellement attaché au service du secrétariat du Conseil général des mines, est attaché aux services ci-après désignés, en remplacement de M. Chesneau, précédemment appelé à un autre service :

1° Sous-arrondissement minéralogique de Valenciennes;

2° Contrôle de l'exploitation du chemin de fer du Nord, — 2e section, 4e arrondissement;

3° Contrôle de l'exploitation du chemin de fer de Somain à Anzin et à la frontière belge.

Cette disposition aura son effet à dater du 1er décembre 1885.

M. Janet restera, en outre, provisoirement détaché au service du secrétariat du Conseil général des mines.

27 *novembre*. — M. Walckenaer, ingénieur ordinaire de 2e classe, appelé à la résidence de Paris, à dater du 10 novembre, restera chargé de l'intérim du sous-arrondissement minéralogique de Châlon-sur-Saône jusqu'à la désignation de son successeur.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE DES MINES

ÉLÈVES EXTERNES.

Liste des candidats admis à la suite du concours de 1885.

(Décisions ministérielles des 8 août, 12, 31 octobre et 4 décembre.)

MM.
Dufour.
de la Valette.
Boelle.
de Clausonne.
Baudoin-Bugnet.
Barle.
Malézieux.
Ruef.
Castel.
Bousquet.
Pérouse.
Trognon.

MM.
Bertagna.
Chenivesse.
Maubert.
Walcker.
Petitjean.
Roux.
Sauvageot.
Baire.
Combelles.
Pérès.
Raoul-Duval.
Vereecque.

ÉLÈVES DES COURS PRÉPARATOIRES.

Liste des candidats admis à la suite du concours de 1885.

(Décisions ministérielles des 31 octobre et 13 novembre.)

MM.
de Vallois.
Jules Doury.
Willemin.
Soulage.
Lœw.
Beylier.
Coutrot.
Salmin.
Bordeaux.
de Rodat.
Louis Doury.
Portier.
Guilloz.
de Montravel.
Béguin.
Duchanoy.
Minne.
Bernardin.
Vigarié.
Sudre.

MM.
de Batz.
Bayle.
Lasvignes.
Auzépy.
Parlier.
Arveuf.
Lebert.
Schembe.
Desplas.
Bourgoin.
Le Roux de la Ville.
Keheren.
Plichon.
d'Argil.
Borgella.
Baucquart.
Havard-Duclos.
Cassin.
Bonnel.
Doche.

ÉLÈVES ÉTRANGERS

Autorisés par décision des 8 août, 16, 29 et 31 octobre, 4 et 25 novembre, à suivre :

1° Les cours spéciaux :

MM.
Jordanoff (Bulgare).
Cornejo (Bolivien).
Andreytchoff (Bulgare).
Georgiadès (Grec).
de Figueiredo (Portugais).
Anastasesco (Roumain).

MM.
Floresco (Roumain).
de Carvalho (Portugais).
d'Audrade (Portugais).
da Veiga Ottolini (Portugais).
de Rego Lima (Portugais).
Mezzena (Italien).

2° Les cours préparatoires :

MM.
Pérez (Américain).
Ortmans (Belge).
Chébab (Turc).
Pinillos (Péruvien).

MM.
Balotta (Roumain).
Poïnar (Roumain).
Solacogla (Roumain).
Poltorasky (Russe).

ÉCOLE DES MINES DE SAINT-ÉTIENNE.

Liste des élèves admis à la suite du concours définitif de 1885.

(Décisions des 1er septembre et 31 octobre.)

MM.
Matheron.
Ruffier.
Huchon.
Bouteille.
Faure.
Bichler.
Virely.
Castellan.
Combalot.
Blanc.
Chastel.
de Nolly.
Jourjon.
Bansillon.
Nugue.

MM.
Meynier.
Guillot.
Meunier.
Diani.
Saconney.
Moulinier.
Platon.
Niollet.
Perrier.
Peyre
Camus.
Brosse.
Bouchez.
Sarrazin.

II. — Gardes-mines.

DÉCISIONS DIVERSES.

8 *septembre.* — M. Mercier, garde-mines de 4e classe, attaché au service du sous-arrondissement minéralogique de Constantine et, en outre, au service du contrôle de l'exploitation des lignes de Constantine à El-Achir et d'El-Guerrah à Batna et au contrôle de l'exploitation des lignes de l'Est-Algérien, est mis à la disposition du gouvernement tunisien, pour le service des mines de la Régence.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. Stopin, garde-mines de 3e classe précédemment détaché au service des mines de la Nouvelle-Calédonie et remis à la disposition de l'administration des travaux publics par M. le Ministre de la marine et des colonies, est attaché au service du sous-arrondissement minéralogique de Constantine.

26 *septembre.* — M. Péricard, garde-mines de 3e classe, attaché, dans le département des Hautes-Alpes, aux services du sous-arrondissement minéralogique de Grenoble et du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (3e section), passe, dans le département du Var, à la résidence de Draguignan, au service du sous-arrondissement minéralogique de Nice.

Idem. — M. Clère (Georges), garde-mines de 2e classe, attaché, dans le département du Var, à la résidence de Draguignan, au service du sous-arrondissement minéralogique de Nice, passe, dans le département des Hautes-Alpes, à la résidence de Briançon, aux services du sous-arrondissement minéralogique de Grenoble et du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (3e section).

23 *octobre.* — M. Issartier, garde-mines de 4e classe, attaché, dans le département de l'Isère, à la résidence de Grenoble, au service du sous-arrondissement minéralogique de Grenoble, passe, dans le département du Var, à la résidence de Draguignan, au service du sous-arrondissement minéralogique de Nice.

23 *octobre.* — M. Péricard, garde-mines de 3e classe, attaché, dans le département du Var, à la résidence de Draguignan, au

service du sous-arrondissement minéralogique de Nice, passe, dans le département de l'Isère, à la résidence de Grenoble, au service du sous-arrondissement minéralogique de Grenoble.

5 *novembre.* — M. Ravat, garde-mines de 4e classe, mis précédemment en congé pour le temps qu'il passerait sous les drapeaux comme ajourné de la classe 1881, et actuellement sans destination, est remis en activité.

Il sera attaché, dans le département du Gard, à la résidence d'Alais, aux services du sous-arrondissement minéralogique d'Alais et du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (3e section), en remplacement de M. Mittre, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

RETRAITE.

5 *novembre.* — M. Mittre, garde-mines principal, attaché, dans le département du Gard, aux services du sous-arrondissement minéralogique d'Alais et du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (3e section).

LOIS, DÉCRETS ET ARRÊTÉS

CONCERNANT

LES MINES, CARRIÈRES, SOURCES D'EAUX MINÉRALES, CHEMINS DE FER EN EXPLOITATION, ETC.

Décret du Président de la République, du 7 novembre 1885, autorisant la Société anonyme de l'ardoisière du Moulin Sainte-Anne, *à Fumay, à établir un dépôt de dynamite de 1re catégorie, sur le territoire de la commune de* Fumay (Ardennes).

Décret du Président de la République, du 7 novembre 1885, autorisant la Compagnie des mines de Marles *à établir un dépôt de dynamite de 2e catégorie sur le territoire de la commune de* Marles (Pas-de-Calais).

Décret du Président de la République, du 7 novembre 1885, autorisant le sr Soulier, *entrepreneur de travaux publics, à établir un dépôt de dynamite de 1re catégorie sur le territoire de la commune de* Lerrain (Vosges).

Arrêté ministériel, du 10 novembre 1885, instituant à Dôle, *pour le département du* Jura, *une commission de surveillance des bateaux à vapeur, en exécution de l'article* 53 *du décret du* 9 *avril* 1883 (*).

(*) Volume de 1883, p. 210.

CHEMINS DE FER. — CODE DES SIGNAUX ÉCHANGÉS ENTRE LES AGENTS DES TRAINS ET LES AGENTS DE LA VOIE OU DES GARES.

RAPPORT AU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

Paris, le 14 novembre 1885.

Monsieur le Ministre,

Parmi les questions que soulève l'exploitation technique des chemins de fer, l'une des plus graves et des plus importantes, l'une de celles qui intéressent le plus directement la sécurité publique, est sans contredit celle des signaux.

Dès que le réseau national a commencé à se développer, l'attention de l'Administration s'est fixée sur les inconvénients que pourrait avoir la diversité des appareils optiques ou acoustiques employés par les différentes compagnies, notamment pour indiquer l'état de la voie aux agents des trains.

Le premier document officiel qui porte la trace de cette préoccupation est le rapport de la commission d'enquête instituée en 1857, à l'effet d'étudier « les moyens de garantir la régularité et la sûreté de l'exploitation des chemins de fer ». On y trouve exprimé, avec toute l'autorité qui s'attache aux remarquables travaux de cette commission, le vœu « que les compagnies adoptent, pour tout ce qui concerne la sécurité publique, une espèce de langue universelle, des signes identiques parlant aux yeux de tous et qui, rapidement compris et appris même par les personnes étrangères aux chemins de fer, pourraient prévenir de nombreux accidents, surtout aux passages à niveau et aux stations ».

Malgré cet avis, les compagnies ont continué à mettre chacune en usage les signaux qu'elles considéraient comme remplissant le mieux les conditions requises, et l'Administration n'a pas cru devoir, en l'état, leur imposer une unification d'autant plus difficile que l'industrie de l'exploitation des chemins de fer était encore en pleine voie de transformation.

Les funestes événements de 1870-1871 ayant mis en lumière le rôle considérable des chemins de fer au point de vue des opérations militaires, l'opinion publique s'est émue des dangers que la variété des signaux pourrait susciter pour la défense na-

tionale, et l'uniformisation lui est apparue, sinon comme une nécessité absolue, du moins comme une mesure de sage prévoyance, non seulement pour les transports en temps de paix, mais encore et surtout pour les transports en temps de guerre. Toutefois l'Administration a continué à reculer devant les difficultés qui l'avaient jusqu'alors arrêtée ; elle a cru devoir se borner à uniformiser les signaux et les règles concernant la circulation des trains pour les transports stratégiques à effectuer au delà de la base d'opérations : un ordre de service a été arrêté dans ce but, conformément à l'avis de la commission militaire supérieure des chemins de fer, et annexé au règlement du 1er juillet 1874 sur les transports militaires.

En 1882, la question a été portée devant le Parlement. MM. Delattre et de Janzé et plusieurs de leurs collègues ont déposé sur le bureau de la Chambre des députés une proposition de loi relative à « la sécurité publique dans les chemins de fer ». Les honorables auteurs de cette proposition concluaient, dans les termes les plus pressants, à mettre les compagnies en demeure de rendre leurs signaux identiques, afin de permettre, le cas échéant, de faire passer les agents d'un réseau sur l'autre, sans courir les risques d'erreurs et d'accidents redoutables.

Le comité de l'exploitation technique a été consulté à cet égard. La diversité des signaux adoptés sur les différents réseaux ne lui a pas paru présenter des inconvénients aussi grands qu'on était porté à le croire au premier abord. Il n'en a pas moins conclu à l'utilité de compléter l'uniformisation de leur *langage*, en leur attribuant une seule et même signification pour une apparence ou un son déterminés.

Appelé à se prononcer à son tour, le Conseil d'État a, dans sa séance du 9 avril 1884, émis l'avis « qu'il pouvait être utile d'uniformiser les règles relatives au *langage* des signaux, tout en laissant aux compagnies, en ce qui touchait les conditions de construction et de manœuvre des appareils, la liberté indispensable au progrès ». Il a fait, en outre, remarquer que, dans l'état actuel de la législation, l'Administration avait les pouvoirs nécessaires; qu'il s'agissait de mesures appartenant, par leur nature, au domaine du pouvoir exécutif, dont il importait, en cette matière, de ne pas amoindrir le rôle et les prérogatives; et que, dès lors, il n'y avait pas lieu de recourir à une loi.

Les conclusions du Conseil d'État concordaient avec celles du comité d'exploitation technique. Les unes et les autres ne tendaient toutefois qu'à l'uniformisation du *langage* des signaux.

Il convient, en effet, de distinguer, en ce qui concerne les signaux :

1° Les apparences ou les sons qu'ils sont destinés à produire, ainsi que la signification à y attacher;

2° Leur structure et les moyens mécaniques par lesquels on les manœuvre;

3° Les règles suivant lesquelles ils sont placés et répartis.

On ne saurait, sans fermer la porte au progrès, réglementer tous les détails des dispositions mécaniques : ce serait d'ailleurs une œuvre sans utilité sérieuse.

On ne pourrait davantage soumettre à des principes absolus, à des formules invariables, la répartition des signaux sur les diverses lignes : cette répartition dépend notamment du profil et du tracé du chemin de fer, ainsi que des conditions du trafic.

Seule, l'uniformisation du sens à attribuer aux apparences ou aux sons, c'est-à-dire du *langage* des signaux, présente un réel intérêt.

A la vérité, l'utilité de la mesure, même restreinte à ces termes, a été contestée par des ingénieurs compétents et expérimentés. Ces ingénieurs ont invoqué les entraves qui en résulteraient pour l'amélioration progressive de l'exploitation, les dangers auxquels on serait exposé pendant la période de transformation, les inconvénients qu'il y a toujours à modifier les règlements et les habitudes du personnel. Ils ont fait remarquer que les agents des trains ne quittent, pour ainsi dire, jamais leur réseau; que les parcours communs sont peu nombreux et de faible étendue; que, le cas échéant, on pourra avoir recours au pilotage, c'est-à-dire faire accompagner les agents des trains pénétrant sur un réseau étranger par un agent de ce réseau; que, même en cas de guerre, les compagnies feront chacune, à l'aide de leur personnel, les transports sur leurs lignes, en deçà de la base d'opérations; enfin que l'uniformisation des signaux ne suffirait pas pour permettre de lancer impunément des mécaniciens sur des voies dont ils n'auraient point l'habitude et dont ils ne connaîtraient pas le tracé et le profil.

Ces objections, que j'ai tenu à résumer fidèlement et avec impartialité, n'ont pas convaincu l'Administration. Malgré les soins et l'habileté avec lesquels ont été préparés les transports militaires, on ne peut se dispenser de prévoir certaines éventualités qui conduiraient à faire passer des agents de la traction ou de l'exploitation d'un réseau sur un autre, et, de ce que l'uniformisation des signaux ne pourrait parer complètement à tous les

dangers, il faudrait bien se garder de conclure à son inutilité. J'ajoute, du reste, et je le montrerai par la suite, que le champ restera ouvert aux perfectionnements et aux progrès, et que la transformation pourra se faire avec la prudence et les tempéraments nécessaires pour la rendre inoffensive.

En présence des appréciations conformes du comité de l'exploitation technique et du Conseil d'État, votre honorable prédécesseur a, par dépêche du 29 octobre 1884, invité la section de contrôle du comité à rédiger un *Code des signaux*, dont l'objet était « d'unifier le langage des signaux optiques et acoustiques échangés entre les agents des trains et les agents de la voie ou des gares ».

Pour se conformer à cette invitation, la section de contrôle a préparé un premier projet destiné à servir de cadre aux études et aux observations des compagnies et de l'Administration des chemins de fer de l'État.

Après une discussion approfondie de ces observations, ainsi que des contre-propositions dont elles étaient appuyées, après de nombreuses conférences avec les délégués des compagnies, elle a définitivement arrêté le texte que j'ai l'honneur de soumettre aujourd'hui à votre haute approbation et dont vous trouverez la justification détaillée dans le rapport rédigé par M. l'ingénieur en chef Aguillon.

Je n'ai point à examiner ici toutes les dispositions de ce code. Je me borne à indiquer qu'il détermine les règles relatives au langage des signaux fixes ou mobiles de la voie et des trains, ainsi que des signaux de départ et d'arrivée des trains dans les gares. Ont seuls été exceptés :

1° Les signaux de cloches électriques de voie unique, qui n'intéressent pas directement les agents des trains et pour lesquels l'uniformisation de langage n'eût pu être accomplie sans une profonde transformation de tous les appareils du réseau du Nord ;

2° Les signaux d'annonce des circulations extraordinaires, qui n'ont qu'une importance secondaire et qui font en ce moment l'objet d'études et d'expériences dont il convient d'attendre les résultats ;

3° Les signaux de manœuvres à la machine, dont la réglementation fort complexe n'a pas encore paru susceptible d'être assise sur des bases solides et consacrées par la pratique.

La section de contrôle s'est attachée à innover le moins possible; elle ne l'a fait que pour les signaux d'aiguille. Elle s'est

efforcée de n'admettre que des solutions simples, nettes et précises, et de choisir celles qui avaient donné les meilleurs résultats et qui étaient le plus généralement usitées sur les différents réseaux. Les compagnies ont d'ailleurs donné, au point de vue technique, une adhésion à peu près absolue à ses propositions, malgré certaines objections sur le principe même du code et certaines réserves sur l'imputation des dépenses auxquelles son application pourrait donner lieu.

Ainsi que je l'exposais précédemment, même dans le champ étroit du langage des signaux, le seul qu'ait abordé le code élaboré par la section, rien ne portera obstacle au progrès. Les compagnies resteront libres d'expérimenter de nouveaux appareils, avec l'autorisation du Ministre des travaux publics et sous le contrôle de l'Administration. Comme toutes les œuvres humaines, celle qu'il s'agit de réaliser aujourd'hui n'aura point un caractère immuable; elle sera indéfiniment perfectible et pourra suivre pas à pas les développements de l'art et de la science. Elle pourra même y contribuer en y apportant l'ordre et la méthode et en faisant mieux converger vers un même but les efforts des compagnies.

La mise en vigueur du nouveau code nécessitera des transformations et, par suite, des dépenses assez considérables sur certains réseaux; mais elle sera échelonnée sur un délai suffisant pour ne pas jeter la perturbation dans les services et pour ne pas surcharger outre mesure le budget des compagnies.

Tout en apportant ces tempéraments dans l'exécution, il conviendra néanmoins de tenir fermement la main à ce que les nouvelles dispositions soient strictement et scrupuleusement observées.

J'ai, d'ailleurs, à peine besoin de rappeler, Monsieur le Ministre, que vous avez tous les pouvoirs nécessaires pour les imposer aux compagnies. L'ordonnance du 15 novembre 1846 vous confère, en effet, les droits les plus étendus pour la fixation du nombre et de la nature des signaux, comme l'a formellement reconnu le Conseil d'État, dans son avis du 9 avril 1884.

Vous ne ferez, du reste, que marcher dans la voie ouverte par divers pays étrangers, notamment par l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Suisse et même l'Angleterre, qui est cependant la terre classique de la liberté industrielle.

La réforme que j'ai l'honneur, Monsieur le Ministre, de soumettre à votre sanction est sans contredit l'une des plus impor-

tantes qui aient été accomplies depuis longues années dans le domaine de l'exploitation technique.

Le zèle, l'expérience et l'esprit conciliant des membres de la section de contrôle ont puissamment contribué à la mener à terme. C'est un devoir pour moi de vous signaler tout spécialement le grand service qu'ont rendu, en cette circonstance, MM. les inspecteurs généraux directeurs du contrôle, et particulièrement M. l'inspecteur général Brame, président du comité de l'exploitation technique, et M. l'ingénieur en chef des mines Aguillon.

Telles sont, Monsieur le Ministre, les courtes explications qu'il m'a paru nécessaire de produire à l'appui du projet d'arrêté ci-joint.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mon dévouement respectueux.

Le Conseiller d'État en service ordinaire,
directeur général des ponts et chaussées, des mines
et des chemins de fer.

A. PICARD.

Approuvé :

Le Ministre des travaux publics,
DEMÔLE.

ARRÊTÉ

portant institution d'un code uniforme des signaux échangés entre les agents des trains et les agents de la voie ou des gares.

Le Ministre des travaux publics,

Vu la loi du 15 juillet 1845 (*)sur la police des chemins de fer;

Vu l'ordonnance du 15 novembre 1846 (**), portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, et notamment les articles 27, 31, 35, 37, 60 et 69 de ladite ordonnance;

Vu l'avis du comité de l'exploitation technique des chemins de fer, en date du 14 novembre 1882;

Vu l'avis du Conseil d'État, en date du 9 avril 1884;

(*) 2e volume de 1845, p. 812.
(**) 2e volume de 1846, p. 834.

Vu l'avis de la section de contrôle, instituée en vertu de l'article 4 de l'arrêté ministériel du 25 janvier 1879 (*), relatif à l'organisation et au fonctionnement du comité de l'exploitation technique;

Sur le rapport du conseiller d'État en service ordinaire, directeur général des ponts et chaussées, des mines et des chemins de fer,

Arrête :

TITRE I. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 1er. Sont régis par les dispositions suivantes les signaux échangés entre les agents des trains et les agents de la voie ou des gares.

Les règlements spéciaux à chaque compagnie ne pourront contenir aucune disposition contraire.

Les compagnies pourront d'ailleurs être autorisées par le Ministre des travaux publics à employer, à titre d'essai, des signaux autres que ceux qui sont prévus et définis au présent arrêté.

TITRE II. — SIGNAUX DE LA VOIE.

SECTION 1. — *Généralités.*

Art. 2. Les *signaux* de la *voie*, c'est-à-dire les signaux faits de la voie ou des stations aux agents des trains ou des machines, sont destinés soit à indiquer la *voie libre*, soit à commander l'*arrêt* ou le *ralentissement*, soit à donner la *direction*.

Dans tous les cas, l'absence de signal indique que la voie est libre.

Les signaux sont *mobiles*, c'est-à-dire susceptibles d'être transportés et employés en un point quelconque, ou *fixes*, c'est-à-dire établis à demeure en un point déterminé.

Art. 3. Le signal de *ralentissement* fait à des trains en pleine marche indique que la vitesse effective doit être réduite de façon à ne pas dépasser un maximum de 30 kilomètres à l'heure pour les trains de voyageurs, et de 15 kilomètres pour les trains de marchandises.

SECTION 2. — *Signaux mobiles.*

Art. 4. Les signaux mobiles ordinaires sont faits :

(*) Volume de 1879, p. 11.

Le jour, avec des drapeaux, des guidons, un objet quelconque ou le bras;

La nuit, ou le jour par temps de brouillard épais, avec des lanternes à feu blanc ou de couleur;

Le jour, comme la nuit, avec des pétards.

Art. 5. La *voie libre* peut être indiquée en présentant aux trains :

Le jour, le drapeau roulé ou le bras étendu horizontalement dans la direction suivie par le train;

La nuit, le feu blanc.

Art. 6. Le drapeau rouge déployé, tenu à la main par un agent, commande l'*arrêt immédiat.*

A défaut de drapeau rouge, l'arrêt est commandé, soit en agitant vivement un objet quelconque, soit en élevant les bras de toute leur hauteur.

Le feu rouge commande l'*arrêt immédiat.*

A défaut de feu rouge, l'arrêt est commandé par toute lumière vivement agitée.

Art. 7. Le drapeau vert déployé, ou le guidon vert, commande le ralentissement.

Le feu vert commande le ralentissement.

Art. 8. En cas de ralentissements accidentels, comme ceux nécessités par les travaux ou l'état de la voie, un drapeau roulé, un guidon blanc ou un feu blanc indique le point à partir duquel le ralentissement doit cesser.

Art. 9. Les pétards sont employés pour compléter les signaux optiques mobiles commandant l'arrêt, lorsque, soit de jour, soit de nuit, à raison de troubles atmosphériques ou pour toute autre cause, ces signaux ne pourraient pas être suffisamment perceptibles.

Dans ce cas, on doit placer deux pétards au moins, et trois par temps humide, dont un sur chaque rail, à 25 ou 30 mètres d'intervalle et à pareille distance en avant du signal optique qu'ils complètent.

L'emploi des pétards pour compléter les signaux optiques mobiles commandant l'arrêt est obligatoire, lorsque, par suite du brouillard ou d'autres troubles atmosphériques, les signaux optiques ne peuvent être distinctement aperçus à 100 mètres de distance.

Art. 10. En cas de force majeure, des pétards peuvent être employés isolément et indépendamment des signaux optiques,

même en l'absence d'un agent posté pour faire les signaux sur place.

Le mécanicien d'un train qui rencontre des pétards placés dans ces conditions doit se rendre immédiatement maître de la vitesse de son train par tous les moyens à sa disposition et ne plus s'avancer qu'à une vitesse suffisamment réduite pour être en mesure de s'arrêter dans la partie de voie en vue, s'il se présente un obstacle ou un signal commandant l'arrêt. Si, à partir du lieu de l'explosion, après un parcours fixé par le règlement de la compagnie, sans qu'il puisse être inférieur à 1.000 mètres, il ne se présente ni obstacle, ni signal commandant l'arrêt, le mécanicien peut reprendre sa vitesse normale.

SECTION 3. — *Signaux fixes.*

Art. 11. Les signaux fixes de la voie sont :

Les disques ou signaux ronds;

Les signaux d'arrêt absolu;

Les sémaphores;

Les signaux de ralentissement;

Les indicateurs de bifurcation et signaux d'avertissement;

Les signaux indicateurs de direction des aiguilles.

Art. 12. Le *disque* ou *signal rond* peut prendre deux positions par rapport à la voie qu'il commande : perpendiculaire ou parallèle.

Le disque fermé, c'est-à-dire présentant au train sa face rouge perpendiculaire à la voie, le jour, ou un feu rouge, la nuit, commande l'arrêt.

Le disque effacé, c'est-à-dire disposé parallèlement à la voie, le jour, ou présentant le feu blanc, la nuit, indique que la voie est libre.

Dès qu'un mécanicien aperçoit un disque fermé, il doit se rendre immédiatement maître de la vitesse de son train par tous les moyens à sa disposition et ne plus s'avancer qu'à une vitesse suffisamment réduite pour être en mesure de s'arrêter à temps dans la partie de voie en vue, s'il se présente un obstacle ou un nouveau signal demandant l'arrêt. En tous cas, il ne devra jamais atteindre la première aiguille ou la première traversée de voie protégée par le signal, et ne se remettre en marche qu'après y avoir été autorisé soit par le conducteur chef du train, soit par l'agent de service à la gare ou au poste protégé.

Art. 13. Le *disque* ou *signal rond* doit être suivi d'un poteau

indiquant par une inscription, le point à partir duquel le signal fermé assure une protection efficace.

Art. 14. Le *signal carré d'arrêt absolu* peut prendre deux positions par rapport à la voie qu'il commande : perpendiculaire ou parallèle.

Le signal présentant au train, le jour, perpendiculairement à la voie un damier rouge et blanc, et, la nuit, un double feu rouge, commande l'*arrêt absolu*, c'est-à-dire qu'aucun train ou machine ne peut franchir le signal, tant qu'il commande l'arrêt.

Le signal effacé, c'est-à-dire disposé parallèlement à la voie, ou présentant, la nuit, un feu blanc, indique que la voie est libre.

Art. 15. Sur les voies autres que celles suivies par les trains en circulation, le *signal d'arrêt absolu* défini à l'article précédent peut être remplacé, avec l'autorisation du Ministre, par un signal carré ou rond à face jaune, présentant, la nuit, un simple feu jaune.

Art. 16. Le *sémaphore* est un appareil destiné à maintenir entre les trains les intervalles nécessaires.

Il donne les indications : le jour, par la position du ou des bras dont il est muni, la nuit, par la couleur des feux qu'il présente.

Le bras qu'on voit à gauche, en regardant le sémaphore vers lequel le train se dirige, s'adresse seul à ce train.

Le jour, le bras étendu horizontalement et présentant sa face rouge commande l'arrêt ; le bras incliné vers le bas, à angle aigu, commande le ralentissement; le bras rabattu sur le mât indique que la voie est libre.

La nuit, le sémaphore commande : l'arrêt, par un feu donnant en même temps le vert et le rouge; le ralentissement, par le feu vert. Le feu blanc indique que la voie est libre.

Le signal d'arrêt du sémaphore interdit la circulation au delà du poste ou de la station où le sémaphore est placé, sauf autorisation formelle d'avancer, donnée par le chef de station, ou par celui qui en fait fonction, au poste ou à la station, et dans des conditions particulières indiquées au mécanicien.

Art. 17. Le *disque de ralentissement* peut prendre deux positions par rapport à la voie qu'il commande :

Le signal présentant au train, le jour, perpendiculairement à la voie, sa face verte, et, la nuit, un feu vert, commande le ralentissement indiqué à l'article 3.

Le signal effacé, c'est-à-dire disposé parallèlement à la voie

et présentant, la nuit, un feu blanc, indique que la voie est libre.

Des limitations spéciales de vitesse peuvent, dans des cas déterminés par le Ministre, être indiquées par des tableaux blancs, éclairés la nuit et portant le chiffre auquel la vitesse doit être réduite.

Des tableaux portant en lettres apparentes, éclairés la nuit, le mot ATTENTION, peuvent également, dans les cas fixés par le Ministre, être employés pour indiquer aux agents des trains qu'ils doivent redoubler de prudence et d'attention jusqu'à ce que la liberté de la marche leur soit rendue.

Art. 18. *L'indicateur de bifurcation* est formé, soit par une plaque carrée, peinte en damier vert et blanc, éclairé la nuit par réflexion ou par transparence, soit par une plaque portant le mot BIFUR, éclairée la nuit de la même manière.

Ce signal est disposé, sauf autorisation contraire du Ministre, de manière à donner constamment la même indication.

Le damier vert et blanc peut être aussi employé comme *signal d'avertissement* annonçant des signaux carrés d'arrêt absolu qui ne protègent pas des bifurcations.

Le mécanicien qui rencontre, non effacé, l'un des signaux précédents, doit se mettre en mesure de s'arrêter, s'il y a lieu, à l'embranchement ou au signal d'arrêt absolu qu'annonce ledit signal.

Art. 19. Les signaux *indicateurs de direction des aiguilles* se distinguent :

En signaux *de direction*, placés aux aiguilles en pointe où le mécanicien doit préalablement demander la voie utile par le sifflet de la machine;

Et en signaux *de position*, destinés à renseigner les agents sédentaires sur la direction donnée par les aiguilles, direction que le mécanicien n'a pas à demander par le sifflet de la machine.

Art. 20. Les signaux *de direction* des aiguilles, signaux qui ne s'adressent qu'aux trains abordant les aiguilles par la pointe, sont faits par des bras sémaphoriques peints en violet, terminés à leur extrémité en flamme par une double pointe; ces bras sont disposés, se meuvent et sont éclairés la nuit de la manière suivante :

1° Lorsqu'ils sont mus par des leviers indépendants des aiguilles, mais enclenchés avec elles, ils sont placés sur un mât, à des hauteurs différentes, en nombre égal aux directions que

peut donner le poste. Le bras le plus élevé correspond à la direction la plus à gauche, le moins élevé à la direction la plus à droite, chacun étant placé de haut en bas, dans l'ordre où se trouvent les directions, en allant de gauche à droite. Les bras ne peuvent prendre que deux positions : la position horizontale, indiquant que la direction correspondante n'est pas donnée; la position inclinée, à angle aigu, indiquant la direction qui est donnée. La nuit, les bras horizontaux présentent le feu violet; les bras inclinés, à angle aigu, le feu vert ou le feu blanc, suivant que l'on doit ralentir ou que l'on peut passer en vitesse;

2° Lorsqu'ils sont tous mus automatiquement par l'aiguille, le mât ou indicateur juxtaposé à l'aiguille ne présente jamais qu'un bras apparent. Le bras apparent d'un côté, le jour, ou donnant un feu violet, la nuit, indique que la direction correspondant à ce côté est fermée. Le bras effacé, le jour, ou un feu blanc, la nuit, indique le côté dont la direction est donnée. Lorsque plusieurs bifurcations se suivent au même poste, les appareils sont placés dans l'ordre des directions à prendre, et leurs indications doivent être observées dans le même ordre.

TITRE III. — SIGNAUX DE TRAINS.

SECTION 1. — *Signaux ordinaires portés par les trains.*

Art. 21. Tout train circulant de jour, tant sur les lignes à double voie que sur celles à voie unique, doit porter, à l'arrière du dernier véhicule, un *signal de queue* consistant, soit en une plaque de couleur rouge, soit dans la lanterne d'arrière dont le train doit être muni la nuit.

Art. 22. Tout train circulant de nuit, tant sur les lignes à double voie que sur celles à voie unique, doit porter à l'avant au moins un feu blanc, et à l'arrière un feu rouge, placé sur la face arrière du dernier véhicule; deux autres lanternes doivent être placées de chaque côté, vers la partie supérieure du dernier véhicule, ou, en cas d'impossibilité, de l'un des derniers véhicules; ces lanternes de côté doivent être disposées de façon à lancer un feu blanc vers l'avant et un feu rouge vers l'arrière.

Cette disposition n'est pas obligatoire pour les trains de manœuvre ayant à effectuer un parcours de moins de 5 kilomètres; dans ce cas, un seul feu rouge à l'arrière suffit.

Art. 23. Dans tous les cas où aura été établie, en conformité des prescriptions réglementaires sur la matière, une circulation à contre-voie sur une ligne à double voie, tout train ou machine

isolée circulant à contre-voie doit porter : le jour, un drapeau rouge déployé à l'avant; la nuit, un feu rouge en plus du feu blanc ou des feux blancs de l'article précédent.

Art. 24. Les trains de marchandises peuvent être distingués des trains de voyageurs par l'adjonction d'un feu vert à l'avant.

Art. 25. Les machines isolées circulant pour le service dans les gares portent, la nuit, un feu blanc à l'avant et un feu blanc à l'arrière.

Art. 26. Les machines isolées circulant sur la ligne, hors de la protection des signaux des gares, portent : la nuit, à l'avant, au moins un feu blanc; à l'arrière, au moins un feu rouge, sans préjudice du signal d'avant spécial au cas de circulation à contre-voie sur une ligne à double voie.

Art. 27. Les compagnies peuvent, en se conformant à leurs règlements spéciaux approuvés par le Ministre, distinguer la direction des trains ou machines par la position relative assignée aux feux d'avant et par l'addition de feux supplémentaires. Ces feux supplémentaires peuvent être blancs ou présenter toute couleur autre que le rouge.

SECTION 2. — *Signaux du mécanicien.*

Art. 28. Le mécanicien communique avec les agents des trains ou de la voie par le sifflet de sa machine.

Un coup prolongé appelle l'attention et annonce la mise en mouvement.

Aux bifurcations, à l'approche des aiguilles qui doivent être abordées par la pointe, le mécanicien demande la voie en donnant le nombre de coups de sifflet prolongés correspondant au rang qu'occupe la voie qu'il doit prendre, en comptant à partir de la gauche, savoir :

Un coup pour prendre la première voie;

Deux coups pour prendre la deuxième voie;

Trois coups pour prendre la troisième voie;

Quatre coups pour prendre la quatrième voie.

Deux coups de sifflet brefs et saccadés ordonnent de serrer les freins; un coup bref, de les desserrer.

SECTION 3. — *Signaux des conducteurs de trains.*

Art. 29. Le train étant en mouvement, le conducteur de tête communique avec le mécanicien par la cloche ou le timbre du tender.

Un coup de cloche ou de timbre commande l'arrêt.

Art. 30. Les conducteurs intermédiaires signalent l'arrêt au conducteur de tête et au mécanicien, comme aux agents de la voie, en agitant à l'extérieur de leur fourgon ou vigie un drapeau rouge déployé ou un feu rouge tourné vers l'avant.

Le conducteur de tête, sur le vu de ce signal, le répète au mécanicien en sonnant la cloche ou le timbre du tender.

Tout agent de la voie qui aperçoit à temps un pareil signal doit faire immédiatement le signal d'arrêt au mécanicien, et, si celui-ci ne l'a pas aperçu, employer tous les moyens à sa disposition pour faire présenter utilement au train le signal d'arrêt par l'agent de la voie ou le poste en avant le plus rapproché, dans le sens de la marche du train.

TITRE IV. — DISPOSITIONS SPÉCIALES.

SECTION 1. — *Signal de départ et d'arrêt des trains.*

Art. 31. L'ordre de départ d'un train est donné au conducteur de tête par le chef de gare ou son représentant, au moyen d'un coup de sifflet de poche. Le conducteur de tête commande à son tour au mécanicien la mise en marche du train, au moyen d'un coup de cornet.

Si le train mis en marche doit être aussitôt arrêté, pour une cause quelconque, le chef de gare en donne le signal par des coups de sifflet saccadés, et le conducteur de tête sonne la cloche ou le timbre du tender.

Le mécanicien doit, dans ce dernier cas, obéir aux coups de sifflet du chef de gare, dès qu'il les entend, alors même que le conducteur de tête ne les aurait pas encore confirmés comme il vient d'être dit.

SECTION 2. — *Dispositions particulières au cas d'exploitation sur plus de deux voies principales.*

Art. 32. Si l'exploitation se fait sur plus de deux voies principales, les signaux destinés à chacune des voies devront être placés au voisinage immédiat et à gauche du rail de gauche de ladite voie, dans le sens de la marche des trains, ou au-dessus de cette voie, à l'exception des sémaphores dont les bras devront être tous placés de façon à être vus les uns au-dessous des autres, les bras les plus élevés s'adressant à la direction la plus à gauche, et les plus bas à la direction la plus à droite, dans le sens de la marche des trains, les bras intermédiaires s'adressant à la direction intermédiaire, s'il y en a une.

TITRE V. — DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

Art. 33. Les délais dans lesquels les dispositions prescrites par le présent arrêté devront avoir reçu leur complète application seront déterminés, pour chaque réseau, par des décisions ministérielles spéciales.

Paris, le 15 novembre 1885.

DEMÔLE.

Décret du Président de la République, du 19 *novembre* 1885, *portant concession à la* SOCIÉTÉ EN COMMANDITE DES HAUTS FOURNEAUX DE CHAMPIGNEULLES, *déjà propriétaire de la concession ferrifère de Champigneulles* (*), *de mines de fer situées dans les communes de* MALLELOY, FAULX, BRATTE, SIVRY, BELLEAU *et* CUSTINES, *arrondissement de* Nancy, *département de* Meurthe-et-Moselle.

(EXTRAIT.)

Art. 2. Cette concession, qui prendra le nom de *Concession de Malleloy*, est limitée, conformément au plan annexé au présent décret, ainsi qu'il suit :

Au nord : 1° par une ligne droite joignant le point A, où la limite séparative des communes de Custines et de Millery vient rencontrer le bord occidental du chemin de Custines à Morey, au point B, où la limite séparative des communes de Faulx et de Belleau coupe le bord occidental du chemin de Faulx à Belleau; 2° par une ligne droite joignant le point B au point S, angle intérieur de la bifurcation des deux chemins de Sivry à Faulx et de Sivry à Bratte, situé à 775 mètres environ du clocher de Sivry, dans la partie comprise entre le point B et le point C, où elle coupe la limite séparative des communes de Sivry et de Belleau; 3° par une ligne droite joignant le point C au point D, où la limite séparative des communes de Sivry et de Bratte est coupée par une ligne droite tirée du point S, ci-dessus défini, au point E, où la limite séparative des communes de Faulx et de Bratte rencontre le bord oriental du chemin de Faulx à Bratte;

(*) 2e volume de 1848, p. 492.

A l'est et au sud-est : 1° par une ligne droite joignant les points D et E, ci-dessus définis; 2° par une ligne droite joignant le point E au point F, angle intérieur de la bifurcation du chemin de Faulx à Belleau et du chemin des Journaux; 3° par une ligne droite joignant le point F au point G, où l'axe du chemin de fer de Pompey à Nomény est coupé par une ligne droite tirée du point J, confluent du ruisseau de Haute-Faulx dans la Manchère, à l'aval du moulin d'en bas, au point K, angle rentrant de la limite de la commune de Malleloy, sommet nord-ouest de la concession de Custines, instituée par décret du 16 août 1867 (*);

Au sud : par l'axe du chemin de fer de Pompey à Nomény, dans sa partie comprise entre le point G, ci-dessus défini, et le point H, où il rencontre la limite des communes de Malleloy et de Custines;

A l'ouest et au nord-ouest : 1° par une ligne droite joignant le point H, ci-dessus défini, au point I, situé à 1000 mètres du point M, angle sud-ouest du bois particulier des Fous, sur le chemin des Rayis, sur une ligne droite joignant ledit point M au point A de départ; 2° par une ligne droite joignant le point I, ci-dessus défini, au point A de départ [la ligne IA formant une partie de la limite sud-est de la concession de Millery, instituée par décret du 21 juin 1882 (**)].

Les dites limites renfermant une étendue superficielle de 7 kilomètres carrés, 23 hectares.

Art. 5. Les droits attribués aux propriétaires de la surface par les articles 6 et 42 de la loi du 21 avril 1810, modifiée par la loi du 27 juillet 1880, sur le produit des mines concédées, sont réglés à une redevance annuelle de $0^f,10$ par hectare de terrain compris dans la concession.

Décret du Président de la République, du 19 *novembre* 1885, *portant extension du périmètre de la concession des mines d'anthracite de* Gorge-Noire, *département de la* Savoie.

(EXTRAIT.)

Art. 1er. Il est fait concession à la commune de Saint-Michel, concessionnaire des mines d'anthracite de Gorge-Noire (***), des

(*) Volume de 1867, p. 327.
(**) Volume de 1882, p. 201.
(***) Volume de 1876, p. 270.

mines de même nature comprises, conformément au plan annexé au présent décret, dans les limites ci-après définies, commune de Saint-Michel, arrondissement de Saint-Jean-de-Maurienne, département de la Savoie :

Au nord, la rive gauche de la rivière de l'Arc ;

A l'est, la concession de Sordière, instituée par décret du 20 décembre 1873 (*) ;

Au sud, la dite concession de Gorge-Noire ;

A l'ouest, la concession du pont de la Saussaz, instituée par décret du 26 octobre 1876 (**);

Les dites limites renfermant une étendue superficielle d'environ 18 hectares.

Art. 2. Cette concession sera réunie à la concession de Gorge-Noire, pour ne former avec elle qu'une seule et même concession qui est et demeure délimitée ainsi qu'il suit, savoir :

Au nord, par la rive gauche de la rivière de l'Arc, depuis le point M du plan, où cette rive gauche de l'Arc est rencontrée par le prolongement de la ligne droite E_2 E_1, qui limite du côté du nord-est la parcelle n° 1.025 de la mappe cadastrale de Saint-Michel, et en même temps, du côté du nord-ouest, la concession de Sordière, jusqu'au point N, situé sur la limite septentrionale de la parcelle n° 315 de la même mappe cadastrale, à 9 mètres à l'est de l'angle nord-ouest de cette parcelle ;

A l'ouest, par une ligne droite joignant ledit point N au point E, angle nord-ouest de la parcelle n° 1025 de la même mappe cadastrale de Saint-Michel; puis par la limite ouest de cette parcelle jusqu'à son angle sud-ouest, point I; ensuite, par une autre ligne droite joignant le dit point I au point K, situé à 15 mètres à l'est de l'angle sud-ouest de la parcelle n° 804 de la même mappe cadastrale, sur le côté nord du chemin séparant la commune de Saint-Michel de celle de Valmeinier; ces trois lignes droites formant une partie de la limite orientale de la concession du pont de la Saussaz;

Au sud, par le côté nord du dit chemin séparant la concession de Saint-Michel de celle de Valmeinier, depuis le dit point K jusqu'au point H, où il est coupé par la ligne droite allant du point A, angle sud-est du chalet situé le plus au sud-est du hameau, dit le Château, au point T, angle sud-est du chalet le plus oriental du hameau de Pranouvie ;

(*) Volume de 1873, p. 212.
(**) Volume de 1876, p. 253.

A l'est, par cette ligne droite depuis son point H jusqu'à son point T, puis par une autre ligne droite allant du dit point T au point S, angle sud-est de la parcelle n° 1.025 de la mappe cadastrale de Saint-Michel ; ensuite par la ligne brisée mixte formant la limite orientale de cette parcelle, depuis le dit point S jusqu'au point E, qui forme son angle nord-est, enfin, par le prolongement de la ligne droite E_2 E_1 qui limite au nord-est, la parcelle n° 1.025 jusqu'à son point de rencontre M avec la rive gauche de l'Arc, point de départ; toute la ligne brisée mixte HTSF, E_2E_1M, formant partie de la limite occidentale de la concession de Sordière.

Les dites limites renfermant une étendue superficielle de 122 hectares.

Art. 4. Les droits attribués aux propriétaires de la surface par les articles 6 et 42 de la loi du 21 avril 1810, modifiée par la loi du 27 juillet 1880, sur le produit des mines concédées, sont réglés à une redevance de $0^f,10$ par hectare de terrain compris dans la concession.

Décret du Président de la République, du 3 *décembre* 1885, *portant concession à la* SOCIÉTÉ NOUVELLE DES HOUILLÈRES ET FONDERIES DE L'AVEYRON *déjà propriétaire des concessions des mines de fer de Montbazens* (*), *Aubin* (**), *Venzac* (***), *Mondalazac* (****), *Kaymar.*(*****), *Trépalon-et-Fraux* (******), *département de l'Aveyron, de mines de fer situées dans les communes de* LHERM, *des* ARQUES *et de* MONTCLÉRA, *arrondissement de* Cahors, *département du* Lot.

(EXTRAIT.)

Art. 2. Cette concession, qui prendra le nom de *concession des Arques*, est limitée, conformément au plan annexé au présent décret, ainsi qu'il suit :

Au nord et à l'est : 1° par une ligne droite joignant le point O, angle ouest de la maison de Castagnalotte, appartenant au sieur

(*) 2e volume de 1828, p. 176.
(**) *Idem*, p. 509.
(***) *Idem*, p. 511.
(****) *Idem*, p. 513.
(*****) *Idem*, p. 520.
(******) 2e volume de 1830, p. 281.

Grosserie, Jean, n° 613, section E du plan cadastral de la commune de Montcléra, au point P, angle nord de la maison le plus au nord de Montcléra, appartenant au sieur Dupuy, n° 199 de la section C du plan cadastral de la dite commune; 2° par une ligne droite joignant le dit point P au point A, angle nord-ouest de la maison le plus au nord du village de l'Avelle, appartenant au sieur Fournié, Jean, n° 453 de la section C du plan cadastral de la commune de Montcléra; 3° par une ligne droite joignant le dit point A au point C, clocher des Arques; 4° par une ligne droite joignant le dit point C au point E, sommet de la tour de Jamenègre; 5° par une ligne droite joignant le dit point E au point F, angle nord de la maison le plus au nord du Brabat, appartenant au sieur Rosières, François, n° 494 de la section C du plan cadastral de la commune de Lherm;

Au sud, par une ligne droite joignant le dit point F au point G, angle ouest de la maison le plus à l'ouest de Cantalous, appartenant au sieur Gangié, Joseph, n° 501 de la section E du plan cadastral de la commune de Lherm;

A l'ouest: 1° par une ligne droite joignant le dit point G au point H, angle nord de la maison le plus au nord de Peyrarnaud, appartenant à la veuve Relhié, Augustin, n° 262 de la section A du plan cadastral de la commune de Lherm; 2° par une ligne droite menée du dit point H au point K, angle ouest de la maison le plus à l'ouest de Sarran, appartenant au sieur Francoulon, Guillaume, n° 1013 de la section D du plan cadastral de la commune des Arques; 3° par une ligne droite menée dudit point K au point O de départ.

Les dites limites renfermant une étendue superficielle de 1,825 hectares.

Art. 5. Les droits attribués aux propriétaires de la surface par les articles 6 et 42 de la loi du 21 avril 1810, modifiée par la loi du 27 juillet 1880, sur le produit des mines concédées, sont réglés à une redevance annuelle de 0f,10 par hectare de terrain compris dans la concession.

Décret du Président de la République, du 7 décembre 1885, *portant acceptation de la renonciation du sieur* Charles Antoine Avril *à la concession des mines de houille de* Saint-Laurent-en-Brionnais, *département de* Saône-et-Loire.

Décret du Président de la République, du 7 décembre 1885, *prorogeant le délai fixé par le décret du* 17 *novembre* 1882 (*), *pour l'accomplissement des expropriations nécessaires à l'établissement d'une voie ferrée, destinée à relier deux puits des concessions houillères de* THIVENCELLES *et d'*ESCAUPONT, *département du* Nord.

(EXTRAIT.)

Art. 1er. Un nouveau délai d'un an, à partir de ce jour, est accordé à la compagnie des mines de houille de Thivencelles et Fresnes-Midi pour l'accomplissement des expropriations nécessaires à l'établissement d'une voie ferrée destinée à relier le puits Saint-Pierre, de la concession houillère de Thivencelles, au puits Soult, de la concession d'Escaupont (Nord).

La déclaration d'utilité publique résultant du décret susvisé, en date du 17 novembre 1882, sera considérée comme nulle et non avenue si les dites expropriations ne sont pas accomplies dans le délai fixé par le paragraphe précédent.

Décret du Président de la République, du 10 *décembre* 1885, *autorisant la compagnie des mines de* MARLES *à établir un dépôt de dynamite de* 2e *catégorie sur le territoire de la commune d'*AUCHEL (Pas-de-Calais).

Décret du Président de la République, du 14 *décembre* 1885, *portant concession aux s*^rs^ René GUIGNES, Michel *et* Adolphe, frères EMANUEL, Casimir BASSO et Ange DÉSIRA, *de mines de houille situées dans les communes de* CARROS *et du* BROC, *arrondissement de* Grasse, *département des* Alpes-Maritimes.

(EXTRAIT.)

Art. 2. Cette concession, qui prendra le nom de *Concession de Carros*, est limitée, conformément au plan annexé au présent décret, ainsi qu'il suit :

A l'est, par une ligne droite FG, allant du point F, intersection des bords septentrionaux des chemins du plan de Carros et

---

(*) Volume de 1882, p. 292.

de la Sèche, au point G, angle nord-est de l'oratoire de la Clapière, sur la route de Vence au Broc;

Au sud-est, par une ligne droite GH, joignant le point G, ci-dessus défini, au point H, extrémité nord du pont sur lequel la route de Vence au Broc traverse le vallon de l'Asprée;

Au sud-ouest, par une ligne droite HK, joignant le point H, ci-dessus défini, au point K, intersection du bord oriental du chemin de Saint-Jeannet au Broc avec le bord septentrional du chemin du plan de Carros;

Au nord, par une ligne droite joignant ledit point K au point F de départ.

Lesdites limites renfermant une étendue superficielle de 296 hectares.

Art. 4. Les droits attribués aux propriétaires de la surface par les articles 6 et 42 de la loi du 21 avril 1810, modifiée par la loi du 27 juillet 1880, sur le produit des mines concédées, sont réglés à une rente annuelle de $0^f,05$ par hectare de terrain compris dans la concession.

Décret du Président de la République, du 23 décembre 1885, modifiant l'article 8 du décret du 20 mars 1882, relatif aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways.

(EXTRAIT.)

Art. 1er. L'article 8 du décret du 20 mars 1882 (*), portant règlement d'administration publique pour l'exécution des articles 16 et 39 de la loi du 11 juin 1880 (**), est modifié comme il suit :

« Article 8. Lorsqu'il n'y a pas accord entre l'État, le département ou la commune concessionnaire, les comptes sont soumis, avec toutes les pièces à l'appui, à la commission de vérification des comptes des compagnies de chemins de fer, instituée en exécution du décret du 28 mars 1883.

« La commission adresse son rapport au ministre des travaux publics, qui statue, après avoir pris l'avis du ministre des finances, sauf recours au conseil d'État.

« Par dérogation à l'article 7, cette commission est toujours

---

(*) Volume de 1882, p. 133.
(**) Volume de 1881, p. 309

consultée sur les comptes des lignes d'intérêt local et des tramways dont les concessionnaires sont liés à l'État, par des conventions financières, pour des chemins de fer d'intérêt général.

« Elle est, en outre, consultée directement, et sans l'intervention de la commission locale prévue par l'article 5, sur les comptes des lignes d'intérêt local et des tramways non concédés, ainsi que sur les comptes des tramways concédés à un département ou à une commune et non rétrocédés.

« Dans tous les cas, elle a les pouvoirs conférés par l'article 6 aux commissions locales. »

Décret du Président de la République, du 28 décembre 1885, modifiant la limite d'âge minima fixée pour l'admission à l'école des maîtres-ouvriers mineurs d'Alais.

(EXTRAIT.)

La limite d'âge minima fixée pour l'admission à l'école des maîtres-ouvriers mineurs d'Alais, par l'ordonnance royale du 22 septembre 1843 (*), a été portée de seize à dix-huit ans.

Par suite, les deux premiers articles du règlement du 25 juillet 1845 (**), relatifs à l'école d'Alais, ont été modifiés comme il suit :

« Article 1er. Tout candidat à l'école des maîtres-ouvriers mineurs d'Alais devra justifier qu'il a eu dix-huit ans accomplis avant le 1er janvier de l'année dans le cours de laquelle il se présentera.

« Article 2. Le candidat devra justifier, soit par un livret, soit par un certificat légalisé d'un directeur d'exploitation, qu'il a travaillé dans une mine, comme ouvrier mineur, pendant dix-huit mois, s'il est âgé de dix-huit à vingt ans, et pendant deux ans, s'il a satisfait à la loi sur le recrutement. »

(*) 2e volume de 1843, p. 716.
(**) 2e volume de 1845, p. 824.

CIRCULAIRES ET INSTRUCTIONS

ADRESSÉES

AUX PRÉFETS, AUX INGÉNIEURS DES MINES, ETC.

CHEMINS DE FER. — CODE DES SIGNAUX ÉCHANGÉS ENTRE LES AGENTS DES TRAINS ET LES AGENTS DE LA VOIE OU DES GARES.

A MM. les administrateurs de la Compagnie des chemins de fer d .

Paris, le 4 décembre 1885.

Messieurs, j'ai l'honneur de vous envoyer, ci-joints, exemplaires de l'arrêté que j'ai pris, à la date du 15 novembre courant, et du rapport à l'appui (*); ledit arrêté portant institution d'un code uniforme des signaux échangés entre les agents des trains et les agents de la voie ou des gares.

Je vous invite à me soumettre *d'urgence* des propositions pour assurer la mise en vigueur du code des signaux sur votre réseau.

Veuillez, d'ailleurs, m'accuser réception du présent envoi.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

DEMÔLE.

TOURNÉES DES INGÉNIEURS DES MINES EN 1886.

A M. , ingénieur des mines.

Paris, le 8 décembre 1885.

Monsieur , j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, en double expédition, le cadre du projet de tournées que vous

---

(*) *Suprà*, p. 288.

avez à établir pour l'année 1886, et qui, selon l'usage, doit être fourni avant le 15 janvier.

Conformément aux instructions, ledit projet devra être accompagné d'un compte rendu sommaire des tournées effectuées en 1885, et le travail des ingénieurs ordinaires me sera, comme d'habitude, transmis par l'intermédiaire des ingénieurs en chef.

Je rappelle à cette occasion qu'en principe les ingénieurs, appelés à un poste après l'approbation des projets de tournées pour l'année courante, doivent, autant que possible, et sauf déduction des tournées déjà effectuées, se conformer à la décision intervenue, en ce qui concerne les itinéraires et les nombres de jours. Il n'y a lieu de déroger à cette règle que dans le cas de circonstances exceptionnelles.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

Pour le ministre et par autorisation :

Le Conseiller d'État en service ordinaire,
Directeur général des ponts et chaussées, des mines et des chemins de fer,

A. PICARD.

STATISTIQUE DE L'INDUSTRIE MINÉRALE ET DES APPAREILS A VAPEUR. — RENSEIGNEMENS SEMESTRIELS. — ANNÉE 1885. — 2e SEMESTRE.

A M. , ingénieur en chef des mines.

Paris, le 24 décembre 1885.

Monsieur l'ingénieur en chef, j'ai l'honneur de vous adresser les formules sur lesquelles devront être consignés les renseignements statistiques sommaires relatifs à la production, pendant le 2e semestre de cette année, des mines de combustibles minéraux et des usines à fer comprises dans votre arrondissement minéralogique.

Je ne puis que me référer, en ce qui concerne l'établissement des états, aux instructions contenues dans les circulaires qui vous ont été adressées antérieurement sur la matière.

Vous voudrez bien transmettre aux ingénieurs placés sous vos ordres les ampliations ci-jointes de la présente circulaire et faire en sorte que les états remplis me parviennent, au plus tard, le 1er février prochain.

Je tiens essentiellement à ce que cette date ne soit pas dépassée.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

Pour le Ministre et par autorisation :

Le Conseiller d'État en service ordinaire,
Directeur général des ponts et chaussées, des mines
et des chemins de fer,

A. PICARD.

APPAREILS A VAPEUR. — DÉFAUTS RELEVÉS EN 1885 PAR LE SERVICE DE SURVEILLANCE.

A M. , ingénieur en chef des mines.

Paris, le 26 décembre 1885.

Monsieur l'ingénieur en chef, en exécution des prescriptions de la circulaire du 6 juillet 1881 (*), vous avez à adresser à l'administration centrale, dans le courant du mois de janvier de chaque année, un état récapitulatif des défauts relevés dans les chaudières qui ont été visitées pendant le cours de l'année précédente, par les ingénieurs chargés de la surveillance des appareils à vapeur, ou par les agents placés sous leurs ordres.

Je vous serai obligé de m'adresser, avant le 31 janvier prochain, le tableau dont il s'agit concernant l'année 1885. Je vous envoie, ci-joint, en vue d'abréger le travail matériel, des exemplaires autographiés, en nombre suffisant, du tableau que vous aurez à remplir pour chacun des départements compris dans votre arrondissement minéralogique.

Ces tableaux devront être établis en double expédition ; l'une sera conservée comme minute, dans vos bureaux ; la seconde me sera renvoyée avec les indications qu'elle comporte.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

Pour le Ministre et par autorisation :

Le Conseiller d'État en service ordinaire,
Directeur général des ponts et chaussées, des mines
et des chemins de fer,

A. PICARD.

(*) Volume de 1881, p. 363.

APPAREILS A VAPEUR DANS L'ENCEINTE DES CHEMINS DE FER. — DÉFAUTS CONSTATÉS PAR LE SERVICE DE SURVEILLANCE.

A M. , inspecteur général chargé de la direction du service du contrôle des chemins de fer d .

Paris, le 26 décembre 1885.

Monsieur l'inspecteur général, une circulaire du 6 juillet 1881 a prescrit aux ingénieurs en chef des mines, conformément à un avis de la commission centrale des machines à vapeur, de produire dans le courant du mois de janvier de chaque année, pour chacun des départements compris dans leurs arrondissements respectifs, un état résumant les défauts relevés dans les chaudières visitées par le service de surveillance dans le courant de l'année précédente. Ces états sont ensuite transmis à la commission centrale.

Ces dispositions, restreintes primitivement aux appareils dont les ingénieurs du service ordinaire des mines avaient la surveillance, me paraissent pouvoir être étendues utilement à ceux qui fonctionnent dans l'enceinte des chemins de fer et qui sont surveillés par les ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation.

J'ai, en conséquence, l'honneur de vous adresser, ci-joint, des formules autographiées, en nombre suffisant, du tableau que vous aurez à faire remplir par les ingénieurs placés sous vos ordres.

Ces tableaux devront être établis en double expédition ; l'une sera conservée comme minute dans vos bureaux ; la seconde me sera transmise avec les indications qu'elle comporte.

Je vous serai obligé de me faire parvenir ces documents avant le 31 janvier prochain.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

Pour le Ministre et par autorisation :

Le Conseiller d'État en service ordinaire,
Directeur général des ponts et chaussées, des mines et des chemins de fer,

A. PICARD.

JURISPRUDENCE.

MINES. — REDEVANCE PROPORTIONNELLE (affaire SOCIÉTÉ DES MINES DE KEF-OUM-THEBOUL)

Arrêt au contentieux, du 13 novembre 1885, excluant du calcul du produit net des frais de banque et de commission, et les frais généraux du siège social non justifiés.

(EXTRAIT.)

En ce qui concerne les frais de banque payés à Bône :

Les frais de banque payés à Bône, par la Société des mines de Kef-Oum-Theboul, ne rentrent pas dans les dépenses d'exploitation ; ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture a refusé de les admettre dans les dites dépenses.

En ce qui concerne les frais de commission à Swansea :

Les frais de commission que la Société croit devoir payer à Swansea, pour faciliter la vente de ses produits, ne rentrent pas dans les dépenses qui doivent, en l'absence de ventes faites sur le carreau de la mine, être retranchées du prix de vente à Swansea, pour obtenir le prix du minerai sur ledit carreau. Ainsi la Société de Kef-Oum-Theboul n'est pas fondée à soutenir que ces frais de commission doivent être admis en déduction du chiffre total des recettes qui a servi au calcul du produit net de l'extraction.

En ce qui concerne les frais généraux du siège social à Marseille :

Les frais généraux du siège social, ne rentrent pas nécessairement dans les dépenses d'exploitation et la Société — qui n'a point réclamé d'expertise, bien qu'elle ait été mise en demeure de recourir à ce mode de vérification, conformément à la loi du 21 avril 1810 (article 37), au décret du 6 mai 1811 (article 49) et à la loi du 21 avril 1832 (article 29) — ne justifie pas qu'il ait été fait une évaluation insuffisante des frais de cette nature, qui

peuvent être compris dans les dépenses d'exploitation de la mine, en les fixant à une somme de 12.831f,50.

EAUX MINÉRALES. — DÉCLARATION D'INTÉRÊT PUBLIC ET FIXATION DE PÉRIMÈTRE DE PROTECTION (affaire LARBAUD).

Arrêt au contentieux, du 13 novembre 1885, annulant, pour défaut d'accomplissement d'une formalité réglementaire, un décret du Président de la République, rejetant une demande en déclaration d'intérêt public et en fixation de périmètre de protection.

(EXTRAIT.)

Pour attaquer le décret susvisé, le sieur Larbaud se fonde sur l'omission de deux formalités prescrites par l'article 6 du décret du 8 septembre 1856, et consistant dans la vérification du débit de la source et dans l'analyse des eaux préalablement à la délibération de la commission d'enquête.

Il résulte de l'instruction qu'il a été procédé à l'analyse des eaux et que le résultat des expériences a été communiqué à la commission d'enquête, conformément aux prescriptions du décret, mais que le préfet n'a pas fait vérifier par l'ingénieur des mines le débit journalier de la source préalablement à la délibération de la commission.

Dès lors, le sieur Larbaud est fondé à soutenir que l'instruction n'a pas été régulière et il y a lieu d'annuler, de ce chef, le décret attaqué.

INTERPRÉTATION DES ARTICLES 43 et 44 DE LA LOI DU 21 AVRIL 1810 MODIFIÉE PAR LA LOI DU 27 JUILLET 1880.

1° *Avis de la section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, du conseil d'État, du 11 novembre 1885, sur des recours contre des arrêtés du préfet de la Loire autorisant l'occupation temporaire de terrains à l'intérieur du périmètre de la concession houillère de* ROCHE-LA-MOLIÈRE ET FIRMINY (affaires THOMAS; — CONSORTS DUFOUR).

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, du conseil d'État qui, sur le renvoi ordonné par M. le

ministre des travaux publics, a pris connaissance des recours formés par le s[r] Thomas et par les consorts Dufour, contre les arrêtés, en date du 27 juillet 1883 et du 13 juin 1884, par lesquels le préfet de la Loire a autorisé la compagnie des mines de Roche-la-Molière et Firminy à occuper temporairement, à l'intérieur du périmètre de sa concession, des terrains leur appartenant pour y dériver la rivière « l'*Ondaine* » et le ruisseau « *Le Pateux* », en vue d'assurer la sécurité de la mine de Malafolie;

Vu l'avis du conseil général des mines, en date du 27 juin 1884;

Vu l'avis du comité du contentieux, en date du 25 novembre 1884;

Vu les autres pièces du dossier;

Vu la loi du 21 avril 1810, modifiée par celle du 27 juillet 1880, notamment les articles 43 et 44;

Considérant que la question soulevée par les recours est celle de savoir si les travaux à exécuter par la compagnie des mines de Roche-la-Molière et Firminy rentrent dans la catégorie de ceux prévus par l'article 43, ou, au contraire, de ceux prévus par l'article 44, de la loi du 21 avril 1810, modifiée par celle du 27 juillet 1880, et si, en conséquence, l'occupation des terrains nécessaires à leur exécution peut être ordonnée par le préfet, ou ne peut résulter que d'un décret rendu en conseil d'État et déclaratif d'utilité publique;

Que les travaux à exécuter sur la propriété du s[r] Thomas, consistent dans la création d'un nouveau lit de la rivière « l'*Ondaine* », qui doit avoir 10 mètres de largeur et 2 mètres de profondeur, sur une longueur de 814 mètres, et que la durée de cette dérivation sera d'au moins 60 à 65 ans;

Que le nouveau lit du ruisseau « *Le Pateux* » à dériver sur la propriété des consorts Dufour, doit avoir une largeur de 2^{m},50, sur une profondeur de 1^{m},50 et une longueur de 80 mètres;

Que, dans ces conditions, le préfet n'avait pas compétence pour ordonner l'occupation des terrains du s[r] Thomas et des consorts Dufour;

Qu'en effet, tout en donnant de plus grandes facilités aux concessionnaires de mines pour l'exécution des travaux nécessaires à leur exploitation, le législateur a tenu à laisser à la propriété les garanties que lui donne la loi sur l'expropriation, lorsque les travaux à exécuter doivent modifier le relief du sol et que l'occupation d'un terrain perd ainsi le caractère d'une mesure temporaire;

Considérant que cette distinction résulte non seulement du texte même des deux articles 43 et 44, mais aussi des travaux préparatoires de la loi du 27 juillet 1880;

Qu'en effet, dans le projet de loi présenté par le gouvernement au Sénat, le 17 novembre 1877, le système proposé consistait à donner compétence au préfet, pour autoriser toute occupation de terrain à l'intérieur du périmètre de la mine, en réservant le décret seulement pour celles qui devaient être faites à l'extérieur du périmètre;

Mais qu'à la suite de la discussion de ce projet au conseil d'État, il a été reconnu qu'il ne donnait pas des garanties suffisantes à la propriété;

Que l'avis adopté par le conseil d'État le 2 mai 1878, est ainsi conçu :

« A l'intérieur du périmètre un arrêté préfectoral, entouré de certaines garanties, suffira pour autoriser l'occupation des terrains en vue de l'établissement des puits, des machines, de la préparation mécanique des minerais et du lavage des combustibles, et même, conformément à la jurisprudence actuellement établie, des routes et des chemins de fer sur routes qui ne modifieront pas le relief du sol et qui ne gêneront pas les accès des propriétaires. Mais il a paru que les travaux qui modifieraient les accès, comme ceux des chemins de fer avec déblais ou remblais, ceux des canaux, troubleraient assez gravement la situation des propriétaires de la surface pour qu'il fût nécessaire de faire intervenir un décret déclaratif d'utilité publique »;

Considérant que le texte des articles 43 et 44, remanié en conséquence, a été présenté au Sénat le 21 mai 1878, puis voté sans changement par cette assemblée et par la Chambre des députés et enfin, promulgué le 27 juillet 1880;

Qu'il résulte de l'instruction et des faits ci-dessus relatés, que les travaux à exécuter pour la dérivation de l'*Ondaine* et du *Pateux*, modifieront le relief du sol, et qu'en conséquence, l'occupation des terrains nécessaires pour leur exécution ne pouvait être autorisée par de simples arrêtés préfectoraux;

Est d'avis que les recours du s^r Thomas et des consorts Dufour sont fondés.

2°. — *Avis de la section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du conseil d'État, du 11 novembre 1885, au sujet de l'établissement entre la saline d'*URT *et la source d'eau salée de*

GORTIAGUE (Basses-Pyrénées), *d'une conduite d'eau salée se trouvant, pour partie, en dehors du périmètre de la concession.*

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, du conseil d'État, consultée par M. le ministre des travaux publics, sur la question de savoir s'il y a lieu de donner suite à la demande formée par la Compagnie anonyme des salines de Dax, à l'effet de faire déclarer d'utilité publique une conduite d'eau salée qu'elle a établie entre la saline d'Urt et la source d'eau salée de Gortiague (Basses-Pyrénées) et qui se trouve, pour partie, en dehors du périmètre de sa concession ;

Vu toutes les pièces du dossier, et notamment l'avis du conseil général des mines, en date du 13 juin 1884 ;

Vu les articles 43 et 44 de la loi du 21 avril 1810, modifiée par celle du 27 juillet 1880 ;

Considérant que, même avant la modification des articles 43 et 44 de la loi de 1810, les termes de ces articles auraient pu permettre d'autoriser l'établissement d'une conduite semblable à celle dont il s'agit, dans l'intérieur du périmètre des concessions où s'extrait l'eau salée ;

Que le législateur de 1880, loin de restreindre les facilités données aux concessionnaires de mines, a eu pour but de les augmenter et notamment de permettre l'établissement des canaux, chemins de fer et routes nécessaires à la mine, aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur du périmètre ;

Qu'il résulte des termes mêmes de l'article 44, que la compagnie requérante pourrait obtenir la déclaration d'utilité publique d'un canal pour le transport de l'eau salée de la mine à la saline, même en dehors du périmètre, et que, dès lors, elle est fondée, *à fortiori*, à la demander pour l'établissement d'une conduite souterraine qui présente à tous égards beaucoup moins d'inconvénients pour les propriétés traversées ;

Est d'avis :

Que la conduite d'eau salée de Gortiague à Urt peut être déclarée d'utilité publique et qu'il y a lieu, en conséquence, de soumettre la demande de la Compagnie anonyme des Salines de Dax à l'instruction réglementaire.

MINES. — CAISSES DE SECOURS.

1° Affaire BARLET contre NAN et Cᵉ, SOCIÉTÉ DES MINES DE VILLEBŒUF

I. — *Jugement rendu, le 7 avril 1869, par le tribunal civil de Saint-Étienne.*

(EXTRAIT.)

Barlet ne pourrait triompher dans ses prétentions qu'en établissant que l'incapacité de travail qu'il allègue aujourd'hui se rattache à l'accident éprouvé par lui dans les mines de Villebœuf, le 6 juin 1866.

Mais il résulte des circonstances et présomptions de la cause, notamment des indications et notes relevées sur les livres de la Compagnie des houillères de Saint-Étienne, que Barlet a travaillé d'une manière suivie, depuis son accident, dans divers chantiers de mines, principalement dans ceux des Houillères de Saint-Étienne, et à des travaux exigeant une certaine force et de convenables conditions de santé.

Barlet lui-même ne nie pas avoir travaillé dans cet intervalle de temps.

Il se borne à dire que ce n'est pas d'une manière suivie.

Il s'ensuit que la preuve subsidiairement offerte par le demandeur n'est pas pertinente; qu'il serait impossible aux experts, que le Tribunal nommerait, de discerner la provenance de l'incapacité de travail actuelle de Barlet, en supposant qu'elle existe, et de rapporter si elle se rattache à l'accident du 6 juin 1866 ou à d'autres accidents postérieurs dont il aurait pu être victime par suite des travaux auxquels il vient d'être dit, qu'il s'était livré dans différents chantiers de mines.

Par ces motifs, le tribunal, jugeant en premier ressorts et matière ordinaire, rejette purement et simplement la demande de Barlet;

Rejette également son offre en preuve subsidiaire et le condamne aux dépens.

II. — *Arrêt rendu, le 7 juillet 1869, par la Cour d'appel de Lyon, dans l'affaire qui est l'objet du jugement précédent.*

(EXTRAIT.)

Le 10 juin 1866, Barlet a été blessé dans une galerie du puits

Villebœuf, où il travaillait, par un éboulement de charbon et de pierre.

La Compagnie, quoiqu'elle n'eût commis aucune faute, lui a fait donner tous les soins qu'exigeait son état, et lui a fait remettre une somme de 1.000 francs, et tant qu'il n'a pu travailler, il a reçu les allocations de la caisse de secours.

Dès que son état lui a permis de travailler, la Compagnie l'a employé avec une juste rémunération aux travaux auxquels il pouvait se livrer.

Il a quitté volontairement le service de la Compagnie du puits Villebœuf pour travailler pendant plus d'un an pour d'autres Compagnies.

C'est dans ces conditions que, le 8 mars 1869, Barlet a fait assigner le directeur de la Compagnie du puits Villebœuf, pour le faire condamner, comme administrateur de la caisse de secours, à lui faire servir les allocations de cette caisse.

La caisse de secours du puits Villebœuf, comme toutes les caisses de secours des Compagnies de mines du bassin de la Loire, est alimentée, pour la plus grande partie, par des retenues opérées sur le salaire des ouvriers.

Dès lors, l'ouvrier qui quitte volontairement le service d'une Compagnie pour travailler pour une autre Compagnie, cessant d'apporter sa contribution à la caisse de secours, doit être déchu de tout droit à en réclamer les allocations, surtout lorsque, comme dans l'espèce, il a travaillé pendant plus d'un an pour une autre Compagnie.

Par ces motifs, la Cour dit que c'est sans droit que Barlet réclame les allocations de la caisse de secours du puits Villebœuf, confirme, en conséquence, le jugement dont est appel, qui l'a débouté de sa demande, et le condamne à l'amende et aux dépens.

2° — Affaire Pierreux contre Compagnie des mines d'Aniche.

Jugement rendu, le 18 février 1884, par le tribunal civil de Douai, purement et simplement confirmé, le 28 mai 1884, par la Cour d'appel de Douai.

(EXTRAIT.)

La compagnie des mines d'Aniche a conclu avec Pierreux un contrat de louage d'ouvrage sans durée déterminée.

Ce contrat pouvait donc prendre fin par la seule volonté de l'une ou de l'autre des parties.

La compagnie d'Aniche a cru devoir renoncer aux services de Pierreux, elle lui a régulièrement signifié son congé dans les délais d'usage.

Dès lors, de ce chef, aucune indemnité ne peut être due au demandeur par Vuillemin, en sa qualité de directeur de la compagnie des mines d'Aniche.

D'autre part, cette compagnie a depuis longtemps fondé une caisse de secours qui, d'après le règlement, doit être alimentée au moyen de certains fonds versés par la compagnie elle-même, du produit des amendes encourues, et enfin d'une retenue de 3 p. 100 sur le salaire des ouvriers.

Tout ouvrier entrant au service de la compagnie des mines, donne, par là même, son adhésion absolue à la clause des statuts relative à ce prélèvement.

Cette retenue donne droit à l'obtention de secours pécuniaires ou en nature pour l'ouvrier malade ou blessé, et aussi à une pension de retraite, en cas de vieillesse ou d'infirmités.

Pierreux prétend aujourd'hui qu'ayant été congédié sans motifs, il lui est loisible de répéter les sommes dont il a fait l'abandon au profit de la caisse de secours.

Il allègue que le contrat intervenu n'est pas seulement un contrat de louage et que le but par lui poursuivi en consentant aux retenues a été tout à la fois de se préparer des ressources pendant la durée de son service et de se prémunir contre les conséquences ordinaires de la vieillesse; que, par conséquent, il ne saurait appartenir à la compagnie des mines dont le directeur est en même temps administrateur de la caisse de secours, de supprimer ou de restreindre à sa guise les effets de ce contrat.

Mais l'obligation imposée par le règlement à l'ouvrier des mines d'Aniche, de verser à la caisse de secours une certaine quotité de ses salaires, ne constitue aucune dérogation au contrat de louage d'ouvrage tel qu'il est défini par la loi.

Cette clause impérative est uniquement la condition *sine qua non* du contrat intervenu; elle n'a, et ne peut avoir pour résultat d'en modifier la nature.

En ce qui concerne les secours pécuniaires ou en nature, l'ouvrier a bien réellement touché l'équivalent de sa retenue en demeurant couvert pendant toute la durée de son service contre les accidents multiples dont elle devait éventuellement le garantir.

Ainsi les prélèvements effectués, loin de constituer une mise sociale susceptible d'un droit de copropriété sont assimilables, au double point de vue des avantages à espérer et des risques à courir, à une prime d'assurance; ils ne peuvent, dès lors, être l'objet d'une répétition quelconque.

Affirmer le contraire serait implicitement reconnaître à la caisse de secours le pouvoir de répéter contre l'ouvrier qui abandonne son service les sommes qui ont pu lui être versées à titre de secours quand elles excèdent la quotité de ses retenues.

L'application de cette théorie, en paralysant le fonctionnement de toutes les caisses de secours, ne conduirait à rien moins qu'à compromettre les intérêts de la classe ouvrière.

En ce qui concerne la pension de retraite en cas de vieillesse ou d'infirmités, des articles 6 et 7 du règlement relatif à la distribution des secours, il résulte que pour obtenir cette pension, il faut avoir travaillé au moins pendant 15 années consécutives dans les mines ou dans les ateliers de la compagnie, et de plus, être, par son âge et ses infirmités, impropre à tout travail.

Ainsi le droit à la retraite est subordonné à la coexistence de ces deux conditions; le défaut de l'une d'elles constitue contre une demande de pension une fin de non recevoir insurmontable.

Le demandeur ne justifie pas qu'il ait rempli à la fois ces deux conditions; il n'avait donc au moment de son renvoi de la compagnie aucun droit acquis à la pension de retraite.

Enfin, la caisse de secours de la compagnie des mines d'Aniche est absolument indépendante de la caisse de cette compagnie.

Il importe peu, par conséquent, que l'administrateur de l'une soit en même temps l'administrateur de l'autre.

En donnant congé à Pierreux sans lui faire connaître les motifs de son renvoi, Vuillemin n'a fait qu'user d'un droit strict dont les responsabilités qui lui incombent ne lui permettent pas toujours de se départir.

Par ces motifs, le tribunal déclare Pierreux mal fondé en sa demande, l'en déboute et le condamne aux dépens.

PERSONNEL.

I. — Ingénieurs.

DÉCORATION.

Décret du 26 décembre. — M. Vital, ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé chevalier de l'ordre national de la Légion d'honneur.

NOMINATIONS.

Décret du 28 décembre. — Sont nommés ingénieurs ordinaires de 3e classe, pour prendre rang à dater du 1er janvier 1886, les élèves-ingénieurs des mines hors concours, dont les noms suivent :

MM. Pellé,
Bochet (Adolphe),
Fontaine,
Lebreton,
Seligman-Lui,
Boëll,
Fumey.

PROMOTIONS.

28 décembre. — M. Olry, ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé ingénieur en chef de 2e classe, pour prendre rang à dater du 1er janvier 1886.

Idem. — MM. Peslin et Leseure, ingénieurs en chef de 2e classe, sont élevés à la 1re classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er janvier 1886.

Idem. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er janvier 1886, les ingénieurs ordinaires de 2e classe, dont les noms suivent :

MM. Badoureau,
Lecornu,
Poincaré,
Carcanagues.

DÉCISIONS DIVERSES

9 *novembre*. — La section de la ligne de Poitiers au Blanc, comprise entre Chauvigny et Saint-Savin, est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Orléans et prolongements, savoir :

A la 2e section d'ingénieur en chef;

Au premier arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines.

Idem. — La section de la ligne de Montluçon à Eygurande, comprise entre Montluçon et Auzances, est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Orléans et prolongements, savoir :

A la 3e section d'ingénieur en chef;

Au 1er arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines.

17 *novembre*. — L'embranchement de Ferrière-la-Grande à Consolre est rattaché, pour l'exploitation technique, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord, savoir :

A la 2e section d'ingénieur en chef;

Au 4e arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines.

5 *décembre*. — M. Bails, ingénieur ordinaire de 1re classe à Oran, est attaché en outre aux services ci-après :

1° Service du contrôle de l'exploitation de la section de la ligne d'Arzew à Mecheria (Compagnie Franco-Algérienne) comprise entre Modzba et Mecheria;

2° Service du contrôle de l'exploitation technique et du matériel de la ligne d'Arzew aux Salines (Compagnie des salines d'Arzew);

3° Service du contrôle de l'exploitation technique de la ligne de La Senia à Aïn-Temouchent (Compagnie de l'Ouest-Algérien).

10 *décembre*. — Sont nommés membres du conseil de perfectionnement de l'école des mines de Saint-Étienne pour l'année scolaire 1885-1886 :

1° Les quatre membres pris parmi les anciens élèves de l'école dont les noms suivent :

MM. Alfred Evrard, directeur général de la Compagnie des forges de Châtillon et Commentry;

Joseph Lévy, ingénieur civil à Paris;

MM. Villiers, directeur de la Société anonyme des houillères de Saint-Étienne :
Devillaine, directeur de la Société anonyme des houillères de Montrambert et de la Béraudière.

2° Les deux grands industriels, dont les noms suivent :

MM. Euverte, directeur des usines de Terrenoire;
Schneider, directeur des usines du Creusot.

12 *décembre.* — La ligne de La Ferté-Gaucher à Sézanne est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, savoir :
A la 1re section d'ingénieur en chef;
Au 1er arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines.

Idem. — La ligne de Fère-Champenoise à Vitry-le-François est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, savoir :
A la première section d'ingénieur en chef;
Au 1er arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines.

15 *décembre.* — Le chemin de fer minier à voie étroite dit du Val-de-Fer est rattaché, pour l'exploitation technique, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, savoir :
A la 2e section d'ingénieur en chef;
Au 1er arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines.

16 *décembre.* — Le département de l'Ain est distrait du sous-arrondissement minéralogique de Châlon-sur-Saône et rattaché au sous-arrondissement de Dijon.

17 *décembre.* — M. Tournaire, inspecteur général de 1re classe, est maintenu dans les fonctions de vice-président du conseil général des mines pour l'année 1886.

Idem. — La ligne de Ferté-Milon à Château-Thierry est rattachée, pour l'exploitation technique, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, savoir :
A la 1re section d'ingénieur en chef;
Au 1er arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines.

26 *décembre.* — M. Luuyt (Maurice), ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé du sous-arrondissement minéralogique de Dijon, est attaché à la mission spéciale, confiée à M. l'ingénieur en chef Rousseau, pour l'étude des questions relatives au canal interocéanique de Panama.

Dans sa séance du 21 décembre, l'Académie des sciences a décerné le prix Poncelet à M. Henri Poincaré, ingénieur des mines, pour l'ensemble de ses travaux mathématiques.

ERRATUM, à la 5e livraison, page 279 :

Arrêté du 24 novembre (Commission de statistique).

Au lieu de : M. Keller, ingénieur en chef de 2e classe, *secrétaire*.
Lire : M. Keller, ingénieur en chef de 1re classe, *secrétaire*.

II. — Gardes-mines.

DÉCORATION.

Décret du 26 décembre. — M. Pestelard, garde-mines principal, est nommé chevalier de l'ordre national de la Légion d'honneur.

NOMINATIONS.

24 *novembre.* — M. Marchal, candidat déclaré admissible, est nommé garde-mines de 4e classe et attaché, en cette qualité, au service de la statistique de l'industrie minérale et des appareils à vapeur (Administration centrale).

Idem. — M. Domergue, ancien élève de l'école des maîtres-ouvriers mineurs d'Alais, sorti avec le n° 1, est nommé garde-mines de 4e classe et attaché, en cette qualité, dans le département du Gard, à la résidence d'Alais, aux services du sous-arrondissement minéralogique d'Alais et du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (3e section).

Idem. — M. Coignard, ancien élève de l'école des maîtres-ouvriers mineurs d'Alais, sorti avec le n° 3, est nommé garde-mines de 4e classe et attaché, dans le département du Gard, à la résidence d'Alais, au service du sous-arrondissement minéralogique d'Alais.

29 *décembre.* — M. Jourdan, candidat déclaré admissible, est nommé garde-mines de 4e classe et attaché, dans le département des Bouches-du-Rhône, à la résidence de Marseille, au service

du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (3e section).

CONGÉS.

4 *décembre.* — La décision du 5 novembre 1885 (*) remettant en activité M. Ravat, gardes-mines de 4e classe sans destination, est rapportée.

M. Ravat est mis en congé sans traitement jusqu'à l'époque où il pourra être réintégré dans le personnel des garde-mines.

10 *décembre.* — M. Guillier, garde-mines de 3e classe, détaché au service de la voirie départementale d'Alger, est mis en congé sans traitement.

CONGÉ RENOUVELABLE.

5 *novembre.* — M. Gardes, garde-mines de 3e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans et autorisé à accepter le poste d'ingénieur au service de la Banque de crédit général Anglo-Français, à la résidence de Prades (Pyrénées-Orientales).

RETRAITE.

16 *novembre.* — M. Mittre, garde-mines principal, attaché, dans le département du Gard, aux services du sous-arrondissement minéralogique d'Alais et du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (3e section).

DÉCÈS.

18 *décembre.* — M. Fabrégat, garde-mines de 3e classe, attaché, dans le département des Bouches-du-Rhône, au service de la 3e section du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (3e section).

DÉCISIONS DIVERSES.

3 *novembre.* — M. Clavel, garde-mines de 1re classe, attaché, à la résidence de Tours, aux services du sous-arrondissement minéralogique de Tours et du contrôle de l'exploitation des che-

---

(*) *Suprà*, p. 286.

mins de fer de Paris à Orléans (2e section), est attaché, en outre, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État (1re section).

5 *décembre.* — M. Chaudoreille, garde-mines de 4e classe, attaché, à la résidence de Mascara, au service du sous-arrondissement minéralogique d'Oran, est attaché, en outre, au service du contrôle de l'exploitation de la section de la ligne d'Arzew à Mecheria (compagnie Franco-Algérienne), comprise entre Modzba et Mecheria, et de la ligne d'Arzew aux Salines (compagnie des salines d'Arzew).

Idem. — M. Bouty, garde-mines principal, attaché, à la résidence d'Oran, au service du sous-arrondissement minéralogique d'Oran, est attaché, en outre, au service du contrôle de l'exploitation de la ligne de la Senia à Aïn-Temouchent (compagnie de l'Ouest-Algérien).

23 *décembre.* — M. Christol, garde-mines de 2e classe, attaché au service du sous-arrondissement minéralogique d'Alger, est attaché, en outre, au service du contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Alger à Sétif.

TABLE DES MATIÈRES

DU TOME IV.

Décrets du Président de la République.

Arrêtés ministériels.

Circulaires ministérielles.

Arrêts du Conseil d'État au contentieux.

Avis du Conseil d'État.

Arrêt de la Cour de cassation.

Arrêts de Cours d'appel.

Jugements de tribunaux.

PERSONNEL.

I. — Ingénieurs.

II. — Gardes-mines.